

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA**

**Carla Giovana Dagostin**

**CARACTERÍSTICAS DO PROCESSO DE TRABALHO DOS  
PSICÓLOGOS PERITOS EXAMINADORES DE TRÂNSITO NA  
AVALIAÇÃO DAS CONDIÇÕES PSICOLÓGICAS PARA DIRIGIR**

**FLORIANÓPOLIS**

**2006**

**CARLA GIOVANA DAGOSTIN**

**CARACTERÍSTICAS DO PROCESSO DE TRABALHO DOS  
PSICÓLOGOS PERITOS EXAMINADORES DE TRÂNSITO NA  
AVALIAÇÃO DAS CONDIÇÕES PSICOLÓGICAS PARA DIRIGIR**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Universidade Federal de Santa Catarina como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre em Psicologia.

Orientador: Prof. Dr. Roberto Moraes Cruz

**FLORIANÓPOLIS**

**2006**

## AGRADECIMENTOS

A Deus, pelo dom da vida, por desfrutar deste momento e poder contar com o apoio de pessoas especiais que estiveram comigo nesta caminhada e que, de alguma forma, contribuíram para eu concretizar este sonho;

A meus pais e irmãs, e Carlos pelo apoio e carinho;

Aos amigos Angelita, Horácio, Artur, Ivone e Vânia, sempre presentes na vida fora da universidade;

Ao professor Roberto Moraes Cruz, meu orientador, pelas ações e palavras motivadoras nas horas em que eu realmente precisei. Sempre respeitou minhas idéias e opiniões, sem deixar de apontar os problemas e limitações na construção da dissertação;

À Flávia, Isabel, Fabíola, Karina, colegas de mestrado que se tornaram amigas e foram grandes companheiras neste percurso, compartilhando problemas e aflições que convivem com os mestrandos;

Em especial à professora Maria Helena Hoffmann, pesquisadora, pioneira na pesquisa da temática sobre Psicologia do Trânsito no Estado, cujas observações foram de grande valia no meu exame de qualificação, contribuindo na maturidade intelectual para a execução da pesquisa. Obrigada, Maria Helena, pela troca de informações, artigos e documentos emprestados, sem os quais esta dissertação não teria a mesma profundidade;

Aos psicólogos Jacinto Antonio Pereira, Marisa Peicots, Marilha Toaldo Garcia, assim como Rodolfo Carlos C. Gonçalves, pela disponibilidade em compartilhar informações importantes sobre a historicidade do processo de trabalho do psicólogo perito em Santa Catarina;

À direção do Departamento Estadual de Trânsito de Santa Catarina (DETRAN/SC), em especial à Coordenação de Credenciamento e Fiscalização, por fornecer dados importantes sobre a atividade do psicólogo perito no Estado;

Ao Glênio, responsável pelo Setor de Habilitação da Ciretran de Tubarão, pelos esclarecimentos sobre o funcionamento das Ciretrans no Estado;

À Ana Maria, Andréia e Jane, obrigada pela colaboração;

À Carol e a Jucelma, pelas sugestões importantes na dissertação;

Aos colegas participantes que acompanhei nos Centros de Avaliação de Condutores (CACs) cuja contribuição foi de suma importância para a realização deste trabalho.

“De tudo, ficaram três coisas:  
A certeza de que ele estava sempre começando...  
A certeza que precisava continuar...  
A certeza de que seria interrompido antes  
De terminar...  
Fazer da interrupção um novo caminho...  
Da queda um passo de dança...  
Do medo, uma escada...  
Do sonho, uma ponte...  
Da procura um encontro...”

(FERNANDO SABINO).

## RESUMO

DAGOSTIN, Carla G. **Características do processo de trabalho dos psicólogos peritos examinadores de trânsito na avaliação das condições psicológicas para dirigir**. Florianópolis, 2006. 269f. Dissertação (Mestrado em Psicologia) - Programa de Pós-Graduação em Psicologia. Universidade Federal de Santa Catarina.

O objetivo do estudo foi caracterizar o processo de trabalho dos psicólogos peritos examinadores de trânsito na avaliação das condições psicológicas para dirigir, tendo como suporte a literatura nacional sobre esse campo de atuação profissional – conhecido como Psicotécnico - e as características da produção do conhecimento em Psicologia do Trânsito. Outro aspecto pesquisado na literatura foram as técnicas e instrumentos de avaliação das condições psicológicas, assim como os critérios para tomada de decisão no processo de trabalho do psicólogo perito. Também foram caracterizados alguns fatos históricos sobre a Psicologia do Trânsito no Estado de Santa Catarina referente ao exercício profissional do psicólogo perito. A pesquisa caracteriza-se como descritiva e exploratória, sendo que as informações foram obtidas por meio da observação da situação de trabalho, da consulta a fontes documentais e do depoimento de 12 psicólogos peritos que atuam no sul de Santa Catarina na avaliação das condições psicológicas para dirigir. Os instrumentos de coleta de dados utilizados foram um questionário estruturado, denominado de Q-PET, e um Roteiro de Observação com base na decomposição das variáveis que constituem o fenômeno investigado e organizado em itens de análise como: identificação, formação e capacitação profissional, organização do processo de trabalho, procedimentos psicológicos e critérios na tomada de decisão da aptidão e inaptidão para dirigir. Os resultados apontam uma capacitação profissional do psicólogo perito não específica para atuar na atividade, diferenças significativas no modo operatório de cada psicólogo perito na forma de organizar, realizar e processar o tempo na tomada de decisão na avaliação das condições psicológicas para dirigir. O uso de testes psicológicos foi um dos principais recursos metodológicos recorridos pelos psicólogos peritos, seguido da observação do desempenho do candidato no momento da avaliação, entrevista psicológica e um roteiro de questões abertas e fechadas construídas por esses psicólogos. Aspectos referentes aos critérios na tomada de decisão são mais gerais, não considerando o tipo da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) nas categorias A, B e C, contudo apresentam diferenças de critérios na tomada de decisão ao avaliar condutores da CNH D e E. O estudo buscou avançar no conhecimento científico sobre as especificidades do modo de trabalhar dos psicólogos peritos em relação aos aspectos técnicos, procedimentos e instrumentos de medida utilizados na avaliação psicológica, bem como na caracterização do perfil dos profissionais da região sul do Estado de Santa Catarina que atuam nessa atividade.

**Palavras-chave:** avaliação psicológica de condutores, psicólogo perito, processo de trabalho, psicologia de trânsito.

## ABSTRACT

DAGOSTIN, Carla G. **Characteristics of the process of work of the expert psychologists examiners of traffic in the valuation of the psychological conditions to direct.** Florianópolis, 2006. 269f. Dissertation (Mastership in Psychology) - Program of Post-Graduation in Psychology. Federal University of Santa Catarina.

The objective of the study was to characterize the process of work of the expert psychologists examiners of traffic in the valuation of the psychological conditions to direct, having as a support the national literature about this field of professional performance - known as "Psicotécnico" - and the characteristics of the production of the knowledge in Psychology of the Traffic. Another aspect searched in the literature had been the techniques and instruments of valuation of the psychological conditions, as well as the criteria for a taking of decision in the process of work of the expert psychologist. Also had been characterized some historical events about the history of the psychology of the traffic in the State of Santa Catarina referring to the professional exercise of the expert psychologist. The research is characterized as descriptive and exploiter but the information were gotten by an observation of the situation of work, documentary sources and of the deposition of 12 expert psychologists who act in the south of Santa Catarina in the valuation of the psychological conditions to direct. The instrument of collection of data used was a structuralized questionnaire, called of Q-PET and a Route of Observation based on the decomposition of the variables that constitute the phenomenon investigated and organized in itens of analysis as: identification, formation and professional qualification, organization of the work process, psychological procedures and criteria in the taking of decision of the aptitude and ineptitude to direct. The results point a non specific professional qualification of the expert psychologist to act in the activity, significant differences in the surgical way of each expert psychologist in the form to organize, to realize and to process the time in the taking of decision in the evaluation of the psychological conditions to direct. The use of psychological tests was one of the main methodological resources searched by the psychologists expert, followed of the observation of the performance of the candidate at the moment of the valuation, psychological interview, and a route of open and closed questions constructed by the expert psychologist. Aspects referring to the criteria in the decision taking are more general, not considering the type of the National Card of Qualification in the A, B and C categories, however present differences of criteria in the taking of decision when evaluate the conductors of D's and E's National Card of Qualification. The study searched to advance in the scientific knowledge about the kind of the expert psychologists' way of work in relation to the technic aspects, procedures and used instruments of measure in the psychological valuation, as well as in the characterization of the profile of the professionals of the south region of the State of Santa Catarina who act in this activity.

**Key Words:** psychological valuation of conductors, expert psychologist, process of work, psychology of traffic.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Localização das Ciretrans no Estado de Santa Catarina – região sul. ....	107
Figura 2: Fluxograma dos procedimentos que caracterizam o processo de trabalho dos psicólogos peritos examinadores de trânsito na avaliação das condições psicológicas para dirigir .....	118
Figura 3: Caracterização do processo de trabalho dos psicólogos peritos examinadores de trânsito em Santa Catarina. ....	135

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Síntese de estudos em periódicos brasileiros sobre dimensões psicológicas como percepção e dependência-independência de campo envolvidos na atividade de dirigir e padronização de um simulador (1981 a 1984).....	34
Quadro 2: Síntese de estudos em periódicos brasileiros sobre a abrangência do campo de estudos da Psicologia do Trânsito no Brasil e em outros países (1983 a 1986).....	35
Quadro 3: Síntese de estudos em periódicos brasileiros sobre instrumentos de medidas utilizados para examinar características de personalidade e processos cognitivos na atividade de dirigir (1983 a 1985).....	37
Quadro 4: Síntese de estudos em periódicos brasileiros sobre comportamento humano no trânsito (1983 a 1985) .....	38
Quadro 5: Síntese de estudos em periódicos brasileiros sobre comportamentos de risco no dirigir e violência no trânsito (1996 a 1999) .....	43
Quadro 6: Síntese de estudos em periódicos brasileiros sobre infrações de trânsito relacionadas ao comportamento de pedestres, motoristas e agentes de trânsito (1995 a 2002).....	44
Quadro 7: Síntese de estudos em periódicos brasileiros sobre a representação social do carro, direção e transgressão no trânsito (2001) .....	46
Quadro 8: Síntese de estudos em periódicos brasileiros sobre acidentes de trânsito e a relação com o comportamento de dirigir (2000 a 2004). ....	47
Quadro 9: Descrição sumária dos principais instrumentos de medida utilizados pelos psicólogos peritos para avaliar características da personalidade e equilíbrio psíquico. ....	93
Quadro 10: Descrição sumária dos principais instrumentos de medida utilizados pelos psicólogos peritos para avaliar a área percepto-reacional motora e habilidades específicas como memória.....	94
Quadro 11: Descrição sumária dos principais instrumentos de medida utilizados pelos psicólogos peritos para avaliar o nível mental.....	95
Quadro 12: Distribuição dos indícios identificados na observação, entrevista e testes psicológicos, considerados pelos psicólogos peritos para definir a aptidão e inaptidão das condições psicológicas para dirigir nas categorias A e B da CNH (n=12). ....	167
Quadro 13: Distribuição das características dos tipos de indícios considerados pelos psicólogos peritos para definir a aptidão e inaptidão das condições psicológicas para dirigir na categoria C da CNH (n=12).....	168
Quadro 14: Distribuição dos indícios identificados na observação, entrevista e testes psicológicos considerados pelos psicólogos peritos para definir a aptidão e inaptidão das condições psicológicas para dirigir nas categorias D e E da CNH (n=12).....	171



## LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Distribuição das características que definem a variação na forma como os psicólogos peritos conduzem a organização do trabalho na avaliação das condições psicológicas para dirigir (n=12).....	138
Tabela 2: Distribuição das características dos aspectos físicos do ambiente de trabalho dos psicólogos peritos (n=12).....	144
Tabela 3: Distribuição dos níveis de satisfação dos psicólogos peritos quanto ao relacionamento profissional com a organização de trânsito (n=12). ....	145
Tabela 4: Distribuição dos níveis de satisfação dos psicólogos peritos quanto aos relacionamentos interpessoais no local de trabalho (n=12).....	148
Tabela 5: Distribuição das características dos métodos e técnicas utilizados pelos psicólogos peritos para avaliar as condições psicológicas para dirigir (n=12).....	153
Tabela 6: Distribuição da quantidade de técnicas psicológicas utilizadas pelos psicólogos peritos para avaliar as condições psicológicas para dirigir, conforme a classificação do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) (n=12) .....	155

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b>	11
1.1 OBJETIVOS	16
1.1.1 Objetivo Geral	16
1.1.2 Objetivos Específicos	16
1.2 JUSTIFICATIVA	16
1.3 ESTRUTURA DO TRABALHO	18
<b>2 SISTEMATIZAÇÃO DO CONHECIMENTO DISPONÍVEL SOBRE O PROCESSO DE TRABALHO DOS PSICÓLOGOS PERITOS EXAMINADORES DE TRÂNSITO</b>	19
2.1 INSERÇÃO E CONSOLIDAÇÃO DO TRABALHO DO PSICÓLOGO NAS ORGANIZAÇÕES DE TRÂNSITO	21
2.2 UMA ATIVIDADE PROFISSIONAL REGULADA POR RESOLUÇÕES	26
2.3 CARACTERÍSTICAS DA PRODUÇÃO DO CONHECIMENTO EM PSICOLOGIA DO TRÂNSITO A PARTIR DA DÉCADA DE 1980	32
2.3.1 A década de 1990 e as oscilações na produção científica sobre o comportamento no trânsito	40
<b>3 A PSICOLOGIA DO TRÂNSITO NO ESTADO DE SANTA CATARINA</b>	50
3.1 ASPECTOS HISTÓRICOS DO PROCESSO DE TRABALHO DOS PSICÓLOGOS PERITOS NA AVALIAÇÃO DAS CONDIÇÕES PSICOLÓGICAS PARA DIRIGIR NO ESTADO DE SANTA CATARINA	51
3.1.1 A inserção dos psicólogos catarinenses por meio de concurso público nas organizações de trânsito	55
3.1.2 Iniciativas na organização do trabalho e os tipos de intervenção realizada pelos psicólogos policiais que atuam no trânsito	57
<b>4 MÉTODOS, MEDIDAS E CRITÉRIOS QUE NORTEIAM O PROCESSO DE TRABALHO DOS PSICÓLOGOS PERITOS EXAMINADORES DE TRÂNSITO</b>	75
4.1 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE AVALIAÇÃO DAS CONDIÇÕES PSICOLÓGICAS PARA DIRIGIR	82
4.2 CRITÉRIOS PARA TOMADA DE DECISÃO NO PROCESSO DE TRABALHO DO PSICÓLOGO PERITO	96
<b>5 MÉTODO</b>	103
5.1 NATUREZA DO ESTUDO	103
5.2 CARACTERIZAÇÃO DO AMBIENTE DE INVESTIGAÇÃO E PARTICIPANTES	104
5.2.1 Ambiente de investigação	104
5.2.2 Participantes	105
5.3 FONTES DE INFORMAÇÃO E ASPECTOS ÉTICOS	108
5.4 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE COLETA DE DADOS	110
5.5 PROCEDIMENTOS	114
5.5.1 Contato com os participantes	114
5.5.2 Administração do Q-PET e do Roteiro de Observação	114
5.6 Tratamento e análise dos dados	116
<b>6 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS</b>	119

6.1 Perfil de Identificação, Formação e Capacitação Profissional dos participantes .....	119
6.2 Perfil Ocupacional.....	126
6.3 Características da organização do trabalho do psicólogo perito.....	133
6.4 Características dos procedimentos usados pelos psicólogos peritos para avaliar as condições psicológicas para dirigir.....	150
6.5 Características dos critérios na tomada de decisão dos psicólogos peritos na avaliação das condições psicológicas para dirigir.....	163
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>180</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>186</b>
APÊNDICE A - Variáveis Observadas no Fenômeno: Características do Processo de Trabalho do Psicólogo Perito Examinador de Trânsito .....	196
APÊNDICE B - Termo de Consentimento Livre e Esclarecido.....	201
APÊNDICE C - Questionário das Características do Processo de Trabalho dos Psicólogos Peritos Examinadores de Trânsito (Q-PET) .....	203
APÊNDICE D - Esclarecimentos sobre Transcrições e Revisões das Entrevistas.....	208
APÊNDICE E - Roteiro de Observação.....	209
APÊNDICE F - Notas Descritivas das Observações da Situação de Trabalho dos Psicólogos Peritos nos CACS.....	210
ANEXO A - Resolução CFP N. 014/00, de 20 de Dezembro de 2000.....	237
ANEXO B – Atribuições Profissionais dos Psicólogos do Trânsito segundo a Classificação Brasileira de Ocupações.....	240
ANEXO C – Decreto do Governo do Estado de Santa Catarina.....	242
ANEXO D - Resolução N. 80, de 19 de Novembro de 1998.....	254

## 1 INTRODUÇÃO

Historicamente, o campo de atuação profissional dos psicólogos de trânsito tem se restringido à avaliação das condições psicológicas para dirigir – denominado exame psicotécnico. A criação da nomenclatura de psicólogo perito examinador de trânsito, em 1998, no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), explicitada no Anexo II da Resolução n. 80/98 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN)<sup>1</sup>, foi uma novidade do CTB de 1998, que, entre outras providências, definiu um conjunto de ações e de normas para segurança viária e circulação humana, a fim de priorizar a construção da cidadania no contexto da mobilidade humana no trânsito.

O CTB ampliou as possibilidades para o exercício profissional dos psicólogos nesse campo de atuação, mas a própria denominação prevista na legislação de trânsito, como psicólogo perito examinador de trânsito, manteve a restrição da atuação na realização da avaliação das condições psicológicas para dirigir, para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Tal fato expõe a natureza da relação que o psicólogo manteve com esse trabalho ao longo do tempo, atravessada por normas criadas por organizações públicas de trânsito, subordinadas às determinações legais do CONTRAN, do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), dos Departamentos Estaduais de Trânsito (DETRANs), representadas em legislação nacional, dispostas no CTB. O termo organização, segundo Lapassade (1983), tem duplo significado: refere-se a realidades sociais e também designa o ato organizador exercido nas instituições. Esse ato organizador é percebido nas ações dos órgãos de trânsito, que prevêm, organizam e estruturam a relação de trabalho do psicólogo perito na avaliação das

---

<sup>1</sup> CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO - Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997. Coletânea de Legislação de Trânsito e Resoluções do CONTRAN até 84/98, atualizada até dezembro de 1998, que traz as resoluções 07/50/71 e 80 de 1998.

condições psicológicas para dirigir, e isso propiciou historicamente a legalidade institucional para o exercício profissional.

Assim, o trabalho dos psicólogos peritos está vinculado à natureza institucional dos órgãos públicos de trânsito, como CONTRAN e DENATRAN, que representam a esfera federal, e os órgãos públicos estaduais, como a Secretaria de Segurança Pública dos estados (SSP) e os DETRANs, órgãos que se constituem em organizações burocráticas. Segundo Weber (1982) esses órgãos detêm características de centralização das decisões sobre o processo de trabalho dos psicólogos peritos e normatizações das políticas públicas de trânsito. Os profissionais psicólogos que exercem essa atividade sofrem, logicamente, influência da cultura política dos órgãos públicos, do poder político presente nos órgãos de trânsito, da descontinuidade nos projetos e nas decisões sobre as políticas públicas de trânsito, por sua vez influenciadas por aspectos econômicos e políticos.

As constantes mudanças institucionais nesses órgãos de trânsito refletem diretamente no comportamento profissional dos psicólogos peritos, criando dificuldades para efetivar uma mudança significativa na relação com seu trabalho. Isso colabora para a instalação de um outro comportamento, como de se manterem afastados do processo decisório sobre as normatizações que incidem sobre sua atividade, não participando das políticas públicas de trânsito e, conseqüentemente, submetendo-se às resoluções tomadas pelas instituições de trânsito.

Essa redução na autonomia dos psicólogos peritos na participação dos processos decisórios sobre as diretrizes do trabalho significa aquilo que Antunes (2002) define como distintas formas de estranhamento, o que colabora para uma vida desprovida de sentido no trabalho, ou seja, uma forma de estranhamento social que tem uma implicação direta na percepção do significado do trabalho pelos psicólogos peritos. Nesse sentido, os psicólogos peritos, ao se relacionarem com essas instituições, parecem ter perdido seu *leitmotiv* ou

motivo motor pelo trabalho. A etimologia da palavra *leitmotiv*<sup>2</sup> é particularmente associada ao alemão *motiv*, de origem do francês *motif*, que significa “motriz principal ou tema”, e a palavra *leit* (*leiten*) traduz-se em “para conduzir”. O sentido do trabalho perpassa pelo significado que os psicólogos peritos dão ao seu trabalho. Que significados os psicólogos peritos observam no seu trabalho?

Na tentativa de delimitar e instituir legalmente o campo de exercício profissional do psicólogo no trânsito, o Conselho Federal de Psicologia, por meio da Resolução do CFC n. 014/00, criou o título de Especialista em Psicologia do Trânsito, sendo previsto um conjunto de atividades que está estabelecido na Classificação Brasileira de Ocupações (CBO), conforme sugestão encaminhada pelo próprio Conselho Federal de Psicologia, para fazer parte dessa classificação. O que se percebe é que o título de Especialista em Psicologia do Trânsito não causou mudanças significativas na qualidade do exercício profissional e nem na legitimação desse trabalho ao longo do tempo. Além do que, as atividades consideradas como atribuição dos psicólogos que atuam no trânsito hoje não foram historicamente exercidas, apesar de ser um campo de inserção profissional dos psicólogos, e de existir a construção de um conhecimento da Psicologia voltada aos problemas do trânsito.

De acordo com Weber (1982), a legitimação de tal legalidade é sustentada pelas normas da estrutura instituída por meio da autoridade legal, e a submissão a essa autoridade se baseia num dever de ofício – como direito correspondente de exercer a autoridade. Nesse sentido, os psicólogos peritos têm o poder legal de realizar esse trabalho, assegurado pelas referências dadas pela Resolução do Conselho Federal de Psicologia (CFP), mas não se garantiu a legitimidade social. Ainda segundo Weber (1982), nem todo poder traz honras sociais, a legalidade é um fator adicional que aumenta a probabilidade de tê-lo, mas nem sempre pode assegurá-lo.

---

<sup>2</sup> <<http://answers.com./main/ntquery.http?//thesaurus.reference.com/serch%>>. Acesso em: 17 abr. 2005.

Essa tradição tem sustentado o processo de trabalho do psicólogo perito, o que leva a alguns questionamentos: Como construir a legitimidade social desse trabalho sem uma prática profissional plena nesse campo? De que maneira está sendo promovida a visibilidade e a legitimidade desse trabalho pelos psicólogos peritos na avaliação das condições psicológicas para dirigir? Que condições podem levar à construção de um exercício profissional dotado de sentido na avaliação psicológica de condutores?

Pesquisar o processo de trabalho desse profissional na avaliação das condições psicológicas para dirigir significa compreender em que medida a profissão de psicólogo especializou um conjunto de atividades reguladas e mediadas por legislações e um saber técnico-científico específico para tal avaliação. Caracterizar o processo de trabalho do psicólogo perito implica considerar, segundo Gentili (1998), um exercício profissional que abrange metodologias, utilização de técnicas pertinentes à profissão, estabelecimento de diretrizes para atuar, comunicar e prestar serviços a usuários-clientes.

O processo de trabalho dos psicólogos peritos é configurado por uma interação dinâmica que se articula entre duas bases de referência. A primeira é dada pelas estruturas normativas federais e estaduais, pelos órgãos de trânsito e pelas instituições representativas dos profissionais, como os Conselhos Regionais e Federal de Psicologia. Essas estruturas e instituições normativas impõem e asseguram a legalidade do exercício profissional do psicólogo perito, prescrevem condutas técnicas, determinam condições de trabalho e valores de remuneração por meio de resoluções, decretos e portarias. Já a segunda base é constituída pela diversidade de modo operatório<sup>3</sup> desses profissionais, decorrentes das exigências de adaptação da primeira base de referência, como as prescrições normatizadas pelos órgãos de

---

<sup>3</sup> Modo operatório é um termo utilizado em Psicologia do Trabalho e Ergonomia e se refere às diferentes maneiras do trabalhador executar a mesma tarefa frente às singularidades da situação de trabalho para atingir o resultado final. De acordo com Abrahão (2000, p. 50), são as “(...) seqüências de ação, de gestos, de sucessivas buscas e tratamento de informações, de comunicações verbais ou gráficas e de identificação de incidentes. Enfim, significa a mobilização de suas representações mentais, de suas estratégias operatórias e das suas competências.”

trânsito, daquilo que não está plenamente definido e normatizado. Por exemplo, a insuficiência dos critérios e as dificuldades em definir a padronização dos testes e dos procedimentos usados na avaliação psicológica de condutores, decorrentes das dimensões geográficas do País e das especificidades de cada região, o que não está instituído legalmente pelo Anexo II da Resolução n. 80/98 do CONTRAN. Assim, o psicólogo necessita operacionalizar ajustes para se adaptar às situações concretas vivenciadas cotidianamente no seu trabalho.

Há, nesse modo operatório, especificidades como os aspectos técnicos dos procedimentos utilizados na avaliação psicológica, tipos de instrumentos de medida, conhecimento no seu manejo e critérios usados para definir aptidão e inaptidão para dirigir, condicionados pelas contingências do exercício profissional de cada psicólogo.

As diferenças nas interpretações sobre como proceder e avaliar as condições psicológicas para dirigir são agravadas pelos problemas da avaliação psicológica no País ao longo do tempo, interferindo diretamente nesse campo por uso de padronizações desatualizadas de alguns instrumentos, por escassa produção de instrumentos específicos e autóctones para a atividade e por uso indiscriminado e freqüente de alguns instrumentos de medida, afetando a eficácia do processo de avaliar. Ainda sobre a segunda base de referência recai o tipo de formação profissional dada ao psicólogo e a precária produção de conhecimento acerca de um fenômeno tão complexo que é avaliar as condições psicológicas para dirigir. Esses são problemas que interferem diretamente no aperfeiçoamento, na formação e na qualidade das intervenções do psicólogo perito.



## 1.1 OBJETIVOS

### 1.1.1 Objetivo Geral

Caracterizar o processo de trabalho dos profissionais de psicologia da região sul de Santa Catarina que realizam a avaliação das condições psicológicas para dirigir.

### 1.1.2 Objetivos Específicos

Identificar características da formação, capacitação e perfil ocupacional dos psicólogos peritos;

Verificar as características da organização do trabalho (modo operatório) dos psicólogos peritos;

Caracterizar os procedimentos usados pelos psicólogos peritos para avaliar as condições psicológicas para dirigir;

Caracterizar os critérios na tomada de decisão dos psicólogos peritos na avaliação das condições psicológicas para dirigir.

## 1.2 JUSTIFICATIVA

Com o atual Código de Trânsito Brasileiro (CTB), de 1998, mobilizaram-se expectativas sobre a definição de condições favoráveis para o psicólogo perito atuar. Decorridos alguns anos da implementação do CTB, antigos problemas ainda não foram solucionados. Eis um aspecto preocupante, pois é no desempenho dessa atividade que o psicólogo perito pode participar no controle dos acidentes de trânsito que trazem agravos à

saúde pública. O acidente de trânsito no Brasil pode ser considerado um problema com características de epidemia. De acordo com o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), em 2001 houve 20.038 mortes e 307.287 feridos, em decorrência de acidentes de trânsito no Brasil. Em Santa Catarina, em 2003, foram registrados 21.070 acidentes, destes, 1.118 mortos e 26.639 feridos (DETRAN-SC, 2004). Há efeitos do processo de trabalho dos psicólogos peritos, médicos e demais profissionais envolvidos na habilitação, mudança e renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) no controle estatístico dessas decorrências, pois incidem nos acidentes e nos problemas associados à circulação humana.

Dados do Centro de Estudos Avançados em Trânsito (CEAT)<sup>4</sup> apontam que 55% dos leitos hospitalares no País são ocupados por vítimas de acidentes de trânsito. As perdas materiais e sociais ultrapassam cada uma 2 bilhões de dólares em despesas previdenciárias. Cabe, ainda, ressaltar o sofrimento das vítimas e de seus familiares com as perdas irreparáveis, o doloroso processo de reabilitação dos acidentados e a estimativa de custos que o governo brasileiro gasta com cada vítima não fatal de acidente de trânsito, uma média de R\$ 14.321,25.

É no exercício da sua atividade que os psicólogos peritos associam responsabilidades técnicas, políticas e sociais e contribuem com a mudança de um dos problemas mais graves do cotidiano dos brasileiros: os acidentes de trânsito. O estudo do processo de trabalho do psicólogo perito auxilia na avaliação das condições de trabalho para avaliar fenômenos psicológicos presentes na atividade de dirigir.

Este estudo também possibilita caracterizar como esses profissionais têm compreendido e operacionalizado ajustes no seu processo de trabalho para cumprir o que foi prescrito no Anexo II da Resolução n. 80/98 do CONTRAN. Com isso, é necessário científica

---

<sup>4</sup> Os dados foram obtidos no Portal do Trânsito Brasileiro: <[www.transitobr.com.br](http://www.transitobr.com.br)>, acessado em 15 de julho de 2004, organizado pelo CEAT.

e socialmente produzir conhecimento que responda à pergunta: Quais as características do processo de trabalho dos Psicólogos Peritos Examinadores de Trânsito na avaliação das condições psicológicas para dirigir?

### 1.3 ESTRUTURA DO TRABALHO

Este trabalho está fundamentado na literatura especializada nacional vinculada à problemática em estudo. A dissertação subdivide-se em seis capítulos que tratam do fenômeno estudado. Inicia com a introdução, onde são apresentados os objetivos do estudo, justificativa e necessidades para a produção desse conhecimento. No capítulo II, é apresentada a sistematização do conhecimento disponível sobre as características do processo de trabalho dos psicólogos peritos ao longo do tempo no País, delineando como se constitui esse campo de atuação dos profissionais de psicologia na avaliação das condições psicológicas para dirigir – conhecido como Psicotécnico -, as resoluções do CONTRAN, as modificações ocorridas no CTB, o conhecimento da Psicologia voltada ao Trânsito, eventos e conhecimento científicos produzidos em cada período desde a década de 1950. No capítulo III, são caracterizados fatos históricos da Psicologia do Trânsito no Estado de Santa Catarina. No capítulo IV, trata-se do método, dos critérios e das medidas que norteiam o processo de trabalho dos psicólogos peritos, subsidiados pela literatura nacional sobre o tema. No capítulo V, é explicitada a construção do método e as características da pesquisa, a definição dos participantes da pesquisa, as fontes de informação e o tratamento dos dados. No capítulo VI, constam a análise e discussão dos resultados, correlacionados às variáveis pesquisadas, e por último, a conclusão do estudo realizado e referências utilizadas.

## **2 SISTEMATIZAÇÃO DO CONHECIMENTO DISPONÍVEL SOBRE O PROCESSO DE TRABALHO DOS PSICÓLOGOS PERITOS EXAMINADORES DE TRÂNSITO**

O conhecimento acumulado pela Psicotécnica a partir do início do século XX, para avaliar as aptidões e as diferenças individuais, veio auxiliar na organização do exercício profissional dos psicólogos na averiguação das condições psicológicas para dirigir e responder a necessidade da demanda institucional do Estado e da sociedade para atuar nessa atividade.

Desde as origens desse campo de atuação, o trabalho do psicólogo perito esteve associado às organizações públicas e subordinado às determinações legais do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) e dos Departamentos Estaduais de Trânsito e Segurança Viária (DETRANs), dispostas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Esse trabalho está vinculado diretamente aos órgãos de Segurança e Trânsito, como a Secretaria de Segurança Pública (SSP) e DETRAN, sendo este último órgão executivo de trânsito dos Estados da Federação e do Distrito Federal. As SSPs<sup>5</sup> e os DETRANs são órgãos estaduais que gerenciam a atividade do psicólogo, designam valores de remuneração, condições de trabalho, formas de contratação do trabalho e responsabilidades, além daquelas previstas na legislação de trânsito do CTB, e definem as políticas do Estado sobre o trânsito.

O profissional de Psicologia, ao longo dessa relação de trabalho com os órgãos de trânsito, desempenhou responsabilidades tecnicamente previstas por Resoluções que, no início, foram determinadas pelas primeiras legislações de trânsito do País. Cabe destacar que estas seriam uma das características principais do seu trabalho, definidas pela legislação: o princípio da especialização e o que deveria avaliar como condições psicológicas. Segundo

---

<sup>5</sup> A atividade do psicólogo perito em outros Estados está vinculada a órgãos de Segurança e Trânsito, como Secretaria de Segurança Pública dos estados - SSP e Departamentos Estaduais de Trânsito e Segurança Viária - DETRANs. Em 1966, houve a criação do DETRAN nas capitais brasileiras, diferindo quanto a sua subordinação; em alguns Estados são autarquias, em outros estão subordinados à SSP e à Secretaria de Transporte (HOFFMANN, 1995).

Weber (1982), esse fato está presente nas instituições burocráticas que relacionam atribuições específicas para as funções como uma vantagem técnica, exigindo a presença do perito, quando a relação com esse trabalho se torna complexa. As legislações de trânsito, enquanto instituição que regulamentou e ainda regulamenta o trabalho do psicólogo, referendaram e contribuíram na complexidade da relação que o psicólogo teria com seu trabalho. Para Cruz e col. (2003), nas origens do ofício de avaliar fenômenos e processos psicológicos há conhecimentos teóricos, metodológicos e de procedimentos, o que caracteriza uma especialização, porém esse ofício não é definido somente por aqueles que o praticam, mas também por instituições que estabelecem as bases legais para o psicólogo perito atuar na avaliação das condições psicológicas para dirigir.

Nesse contexto, instituem-se legalmente os psicólogos peritos como classe-que-vive-do-trabalho, expressão definida por Antunes (2002),<sup>6</sup> a qual engloba também os trabalhadores improdutivos, aqueles que vendem sua capacidade de trabalho e não produzem um valor de troca, mas geram um valor de uso, cuja forma de trabalho é utilizada como serviço para uso público ou não. Assim, os psicólogos peritos são trabalhadores credenciados ou concursados que executam um serviço especializado, vinculado ao órgão executivo de trânsito, DETRAN, e interagem com essa estrutura normativa por meio de um processo instituído. De acordo com Lapassade (1983), instituições são grupos sociais oficiais num sistema de regras que determinam e regulam a vida e o funcionamento desses grupos. Para Bastos e col. (2004, p. 76), “toda instituição compreende um movimento que gera o instituinte, um resultado, o instituído, e um processo, a institucionalização”.

Como decorrência dessa relação com um trabalho permeado por normas instituídas, os psicólogos peritos construíram um fazer que se encontra, segundo Antunes (2002), numa

---

<sup>6</sup> Antunes (2002) defende uma noção ampliada da idéia de Karl Marx de classe trabalhadora. Para Antunes, a classe que vive do trabalho é uma expressão que procura captar e englobar a totalidade dos assalariados os quais vivem da venda da sua força de trabalho, incluindo aqueles trabalhadores do setor de serviços, que cada vez mais se submetem à racionalidade do capital.

condição de estranhamento<sup>7</sup> em relação ao que se produz e para quem se produz. Os psicólogos peritos, ao que parece, não se percebem como trabalhadores realizando atividades dotadas de algum valor social para si e para os outros, o que demonstra uma negação do trabalho. Isso, porém, não é diretamente acessível à observação daqueles que vivem essa relação com o trabalho, mas percebida na forma como ele foi realizado, historicamente denominado de Psicotécnico.

## 2.1 INSERÇÃO E CONSOLIDAÇÃO DO TRABALHO DO PSICÓLOGO NAS ORGANIZAÇÕES DE TRÂNSITO

Inicialmente, foram os profissionais da área médica que averiguaram as condições psicológicas e não os psicólogos, tendo em vista que ainda não existia legalmente a profissão de psicólogo no País. Segundo Hoffmann (1995), antes da institucionalização das normas de trânsito sobre a implementação do exame psicológico, já havia a menção em algumas dessas normatizações da necessidade de o médico averiguar as dimensões psicológicas dos condutores de veículos automotores. No início das primeiras legislações, cada estado brasileiro regia suas próprias normas de trânsito. Como exemplo disso, de acordo com Hoffmann (1995), pode ser citado o Estado de Santa Catarina, com o Decreto-Lei de 2/38, de 02 de fevereiro de 1938, promulgado pelo interventor em exercício no Estado, Nereu Ramos, que estabeleceu a necessidade de examinar as condições da sanidade física e mental dos condutores, observando as deficiências visuais, surdez, afasia, dependência de álcool, distúrbios da atenção e alteração da emotividade.

As autoridades brasileiras nos períodos subseqüentes começaram a se interessar mais pelos problemas humanos no trânsito, a partir do Decreto-Lei 3.651, de setembro de 1941, no qual há determinações mais específicas sobre a necessidade de se averiguar as condições

---

<sup>7</sup> O autor adota o mesmo sentido de alienação.

físicas e mentais dos futuros condutores, a fim de evitar os riscos para a atividade de dirigir. No entanto, cabia exclusivamente ao médico a responsabilidade do exame de sanidade física e mental. Nesse exame, além das condições físicas do condutor, algumas dimensões psicológicas eram verificadas, como as alterações emocionais e o uso de substâncias como álcool e drogas.

Apesar da constatação das organizações de trânsito acerca da importância de se avaliar as condições mínimas do condutor nos seus aspectos físicos e psicológicos para dirigir, foi somente em 1951 que os psicólogos começaram a avaliar os condutores por meio do exame psicotécnico, como uma complementação do exame médico, o que não configurava uma obrigatoriedade na legislação vigente. Hoffmann (1995) esclarece que os avanços nas legislações de trânsito conferiram unicamente ao profissional de Psicologia a responsabilidade para a realização da avaliação psicológica.

A criação do Instituto de Seleção e Orientação Profissional (ISOP), em 1947, no Rio de Janeiro, marca uma nova etapa na consolidação da Psicologia Científica no Brasil. Trata-se de uma significativa conquista para a profissionalização do psicólogo no País, pois possibilitou intervenções em diferentes contextos de trabalho, bem como fomentou a construção de conhecimento sobre essas intervenções. Em 1951, o ISOP realizou os primeiros exames físicos e mentais dos condutores envolvidos com história recente de acidentes. Nos exames psicotécnicos feitos pelo ISOP, as condições psicológicas eram avaliadas por meio de entrevistas, provas de aptidão e personalidade. A entrevista tinha como função coletar informações sobre as condições familiares, ambientes de trabalho, entre outros. Já as provas de habilidades específicas visavam identificar qualidades psicológicas consideradas indispensáveis aos condutores. Por último, na avaliação da personalidade, fazia-se uso de técnicas expressivas gráficas como Psicodiagnóstico Miocinético – PMK.<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> Dados apresentados pela equipe do ISOP sobre os resultados dos exames psicotécnicos realizados no primeiro semestre do ano de 1953.

A Resolução do CONTRAN datada de 8 de junho de 1953 marca a obrigatoriedade, em todo o País, do Exame Psicotécnico para habilitação dos condutores profissionais. O primeiro modelo de exame psicológico e as responsabilidades que os psicólogos teriam foram instituídos no Decreto 9.545, de 5/8/1946, do CTB, ratificado pela Resolução 262, de 8/6/1953, que priorizava a avaliação de traços da personalidade, apreciação das velocidades e das distâncias, inibição retroativa e perseverança (resistência à monotonia), atenção difusa, fadiga muscular, acuidade visual e noturna, resistência à ofuscação e tempo de reação aos estímulos auditivos e visuais (HOFFMANN, 1995). A expressão “exame psicotécnico” perdura até o presente como uma expressão emblemática da atuação profissional do psicólogo nesse campo, dada a ênfase ao uso de testes para medir as aptidões individuais.

Um aspecto relevante nesse período é a publicação dos *Arquivos Brasileiros de Psicotécnica*, com a veiculação de dados estatísticos e reflexões teóricas sobre as características do exame psicotécnico de motoristas (CAMPOS, 1951; VIEIRA e col., 1953), a seleção no psicotécnico e a prevenção de acidentes de trânsito (NAVA, 1959), colaboração da seleção médica e do psicotécnico na prevenção de acidentes de trânsito (CORTÊS, 1952), tipos de testes usados e as diferenças individuais no desempenho (ANTIPOFF, 1956), entre outras publicações. O conjunto dessa produção científica refletirá na constituição da Psicologia do Trânsito no País, que, segundo Rozestraten (2003), se originou do estudo do acidente de trânsito e ampliou seu interesse para avaliação dos fatores de riscos que levam aos acidentes. A associação da pesquisa com a intervenção auxiliou na consolidação da aplicação de conhecimentos psicológicos na área do trânsito com o surgimento de especialistas na área. Hoffmann (1995) destaca como principais precursores da Psicologia do Trânsito: Roberto Mange, Emilio Mira y Lopez, Alice Galland de Mira, Astolpho Amorim, Roberto Suchaneck, José Nava, Alfredo Oliveira Pereira, José Silveira Pontual e Suzana Ezequiel.



Segundo Hoffmann (1995), Mira y Lopez foi quem influenciou diretamente o modelo brasileiro para avaliar as dimensões psicológicas associadas ao trânsito, trazendo a experiência do trabalho que desenvolvia na Espanha. O Psicodiagnóstico Miocinético (PMK), criado por Mira y Lopes, é um teste de expressão gráfica que tem como objetivo analisar características de personalidade, por meio do movimento expressivo de alguns traçados gráficos de figuras simples, realizados pelo sujeito, sem controle visual da operação e com ambas as mãos. O resultado do trabalho desses traçados gráficos (lineogramas paralelas, ziguezagues, escadas, círculos e cadeias) é analisado e, com isso, aspectos específicos da personalidade são avaliados, como as reações e tendências de atitudes, grau de agressividade, depressão, excitação ou inibição, ansiedade ou apatia, existência de situações de conflitos e patologias. Permite, ainda, examinar características psicomotoras e o nível de inteligência (HOFFMANN, 1995). A partir de 1954, Efraim Rojas Bocalandro contribuiu com a pesquisa de escalas de percentis, de testes como PMK, e com a criação, anos mais tarde, de testes psicológicos como o AC-15, Teste de Atenção Concentrada. Com o objetivo de avaliar a inteligência geral e os Testes Não-Verbais de Inteligência, cria ainda os testes psicológicos G-36 e G-38. São testes psicológicos de procedência nacional, sendo que os dois últimos foram construídos tendo como base o teste Matrizes Progressivas de Raven (ALCHIERI; CRUZ, 2003). Esses testes psicológicos continuam em uso na atividade do psicólogo perito, embora se mantenha a carência na produção de tecnologia nacional para a área, em descompasso com as peculiaridades e necessidades culturais brasileiras.

Com o desenvolvimento da psicologia científica nacional nesse período e o interesse dos pesquisadores que atuavam na atividade de estudar determinados fenômenos psicológicos no Exame Psicotécnico, surgem trabalhos sobre aspectos psicofisiológicos como atenção, percepção, tempo de reação, memória, avaliação das velocidades e distâncias, traços de personalidade relacionados ao tipo de testes e aparelhagem para medir esses fenômenos

psicológicos. Nessa fase da atuação dos psicólogos na avaliação das condições psicológicas para dirigir, destaca-se o modelo tradicional de examinar habilidades e aptidões específicas, quando não se priorizavam os aspectos cognitivos do condutor, nem a sua relação com o ambiente trânsito. No estudo realizado por Antipoff (1956) são caracterizados os objetivos e as condições de pesquisa com 110 (cento e dez) participantes entre 18 (dezoito) e 50 (cinquenta) anos, para observar os efeitos do cansaço na aprendizagem associados ao uso do aparelho de Atenção Difusa de Lahy. Esse estudo foi produzido pelo Gabinete de Psicotécnica da Superintendência Estadual do Trânsito, vinculado ao DETRAN de Minas Gerais. É importante ressaltar a produção de conhecimento e o pioneirismo desse Estado, segundo Cruz e Hoffmann (2003), em organizar e sistematizar um serviço de Psicologia na área de avaliação de motoristas na produção de pesquisas que serviram como modelo de atuação dos profissionais de psicologia vinculados aos DETRANS de outros estados brasileiros. A publicação da Revista do Gabinete de Psicotécnica em Trânsito também foi responsabilidade desse referido órgão de trânsito.

Um fato importante ainda identificado no período, nas publicações da década de 1950, foram os questionamentos sobre os fatores determinantes para serem avaliados na atividade de dirigir (CAMPOS, 1951; CÔRTEZ, 1952). Em Vieira e col. (1953), é descrito o modelo de *Exame Psicotécnico realizado no Distrito Federal*, cujo estudo identifica a caracterização de alguns aspectos do processo de trabalho do psicólogo, como instrumentos e procedimentos usados, o percentual de exames realizados e a indicação da aptidão e inaptidão para dirigir associadas ao instrumento de medida, obtidos na avaliação dos motoristas profissionais. Também são ressaltadas as consequências da tomada de decisão do psicólogo ao definir o apto sofrível e o inapto para segurança viária do trânsito, bem como para o motorista avaliado e as decorrências sociais do impedimento do exercício da profissão de motorista.

Cabe enfatizar que os anos de 1950 foram marcados por intensa luta dos psicólogos para regulamentar a profissão e o processo formativo no Brasil. O empenho visto na produção de conhecimento no início desse campo de atuação dos psicólogos do trânsito só veio se manifestar anos mais tarde, quando a Psicologia, os profissionais e os pesquisadores ampliaram suas preocupações sociais sobre o fator humano nos acidentes de trânsito. Isso resultou num amadurecimento das administrações públicas federais e estaduais, não só para a segurança viária, mas também para o comportamento dos participantes do sistema trânsito.

## 2.2 UMA ATIVIDADE PROFISSIONAL REGULADA POR RESOLUÇÕES

Quando houve a regulamentação da profissão de psicólogo no País no início da década de 1960, os psicólogos que atuavam na avaliação das condições psicológicas para dirigir já contavam com uma tradição de mais de uma década na aplicação do conhecimento da Psicologia no Trânsito. Isso coincide com a legislação de trânsito brasileira de 1962, que prevê a obrigatoriedade, em nível nacional, da avaliação psicológica para pessoas que queiram obter, junto aos Departamentos de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal, a permissão para dirigir. Decorre desse modelo brasileiro uma perspectiva de avaliar, segundo Hoffmann (1995), as dimensões psicológicas como a personalidade, as aptidões percepto-motoras, reacionais e o nível mental. De acordo com Hoffmann (1995) e Alchieri e Stroehrer (2002), em 1966, pela Lei do CONTRAN, de 21/09/66, as dimensões psicológicas foram ampliadas para identificação dos traços de personalidade como agressividade e instabilidade emocional, nível mental, acuidade visual e auditiva, percepção de profundidade e da forma, coordenação bimanual e resistência à ofuscação.

A definição dos objetivos que seriam priorizados no processo de trabalho do psicólogo, que é avaliar as dimensões psicológicas para dirigir, desde o início da

regulamentação da obrigatoriedade do Exame Psicológico no País, foi orientada por resoluções que restringiam ou ampliavam o exame dessas dimensões, mas não se detinham, ao que parece, em definir como deveria ser feito. Isso refletiu na amplitude do tipo de instrumentos e procedimentos utilizados pelos profissionais de psicologia até o momento presente. Conhecer o processo de trabalho dos psicólogos peritos permite identificar os tipos de procedimentos considerados adequados a serem aplicados e os instrumentos freqüentemente utilizados por esse profissional na avaliação das condições psicológicas para dirigir.

Na década de 1970, por meio da Resolução 449, de 17/02/1972, a prioridade continuou sendo os traços de personalidade, nível mental, atenção e coordenação bimanual. Nesse período, um fato importante para a organização dos psicólogos como categoria profissional foi a criação dos órgãos de representação, como o Conselho Federal de Psicologia (CFP) e os Conselhos Regionais de Psicologia (CRP) em 1971. Para Hoffmann (1995), a criação CFP e do CRP determinou o controle e a observação da ética na atividade de avaliar motoristas. Ainda segundo Hoffmann (1995), também nesse período dá-se a importância da aprovação permanente da permissão para dirigir por meio da Lei 6.731/79, que regula uma nova periodicidade para os exames médicos e psicológicos na obtenção da habitação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Com a idade mínima de 18 anos, o candidato examinado pela equipe de médico e de psicólogo (quando habilitado) retornava ao exame somente aos 40 anos, quando era retirada a obrigação da sua avaliação psicológica para a renovação da CNH.

A produção de conhecimento decresce, mantendo-se como característica as produções científicas isoladas, por exemplo, de Campos (1978a; 1978b), que analisam o fator humano e os acidentes de trânsito, enfocando os recursos que a seleção dos motoristas oferece à redução dos acidentes, bem como quais são os requisitos necessários para dirigir. O interesse dos

psicólogos mostra-se voltado ao exercício profissional das intervenções. Já os questionamentos técnicos de não estar respondendo a demandas específicas da sociedade irão se manifestar uma década depois.

Nos anos 1980, a Resolução 584/1981 definiu algumas alterações para avaliar as condições psicológicas para dirigir, sendo incluídos os transtornos psicopatológicos. Os traços de personalidade continuam a ter destaque (agressividade, instabilidade emocional), além da atenção difusa, aptidões percepto-motoras, avaliação da dependência e interdependência de campo. São priorizados, ainda nessa Resolução, aspectos cognitivos, tomada de decisão e os três tipos de atenção (concentrada, difusa e distribuída) como processos psicológicos importantes a serem avaliados. Houve também uma importante alteração, a inclusão da entrevista como um procedimento obrigatório na avaliação.

Para Hoffmann (2000), superado o modelo tradicional das habilidades pelos modelos cognitivo-comportamentais ou motivacionais e apoiados no processo de tomada de decisão, a atividade de dirigir é concebida como uma complexa interação entre os elementos do sistema trânsito: motorista, via, veículos, normas e ambiente. Entre esses, as dificuldades de interação podem levar a um acidente de menor ou maior gravidade.

O ano de 1987 é marcado por fatos importantes para os psicólogos peritos. A aprovação da Resolução 670 (14/09/87), do CONTRAN, atende a algumas reivindicações sobre as condições técnicas em que estavam sendo realizadas as atividades. Foi também relevante para o desenvolvimento da Psicologia do Trânsito a aprovação dessa Resolução, pois definiu a necessidade de investir na formação do condutor para o convívio social com os demais participantes do sistema trânsito. Ainda tornou possível a ampliação da intervenção dos psicólogos na formação de atitudes adequadas dos motoristas, principalmente no aspecto educacional, regulamentou a avaliação psicológica para os condutores que transportam

pessoas e cargas perigosas e introduziu uma nova avaliação para condutores envolvidos em acidentes de trânsito, independente da culpa judicial estabelecida.

Com a Resolução 670, os médicos e os psicólogos ficam autorizados a fixar prazos mais curtos para renovação dos exames dos motoristas avaliados (HOFFMANN, 1995), e o setor de psicologia dos órgãos de trânsito, DETRAN, ganha autonomia, não mais subordinado à área médica, o que possibilitou para os psicólogos seu espaço de atuação.

No final da década de 1980, surgem necessidades de implementar políticas de saúde e educação voltadas para as questões do trânsito anteriormente discutidas e regulamentadas na legislação de 1987, priorizando a visão humanizada sobre os problemas de trânsito no País, o que pôs em debate a forma de atuar do psicólogo perito. Cruz e Hoffmann (2003) destacam dois outros fatores importantes desse período: a sensibilidade da sociedade brasileira e das administrações públicas para avaliar o fator humano nos acidentes de trânsito, e a mobilização mais expressiva dos psicólogos vinculados aos DETRANs, para assumir o papel de profissionais responsáveis pela segurança viária no País.

Em 1998, um novo Código de Trânsito Brasileiro é promulgado. No CTB de 1998, o Anexo II da Resolução nº 80/98 do Conselho Nacional de Trânsito, CONTRAN, designa o profissional de psicologia como Perito Examinador de Trânsito. Passam a ser responsabilidades ou atividades desse profissional avaliar candidatos à obtenção, mudança de categoria da CNH e renovação de exames dos motoristas profissionais que atuam no transporte de bens e pessoas, aferindo psicometricamente as características psicológicas da área percepto-reacional e motora, área do equilíbrio psíquico e habilidades específicas. Manteve-se, ainda, a avaliação psicológica do infrator contumaz e envolvido com vítimas, bem como a análise das situações de risco, visando à orientação para sua mudança de conduta.

Para o exercício profissional dessa atividade, exige-se, além da graduação em Psicologia, experiência de um ano em avaliação psicológica, estar com o registro de psicólogo

atualizado no Conselho Federal e Regional de Psicologia e ter o curso de *Capacitação de Psicólogo Perito Examinador de Trânsito Responsável pela Avaliação Psicológica*. Trata-se de normas previstas no Anexo II da Resolução n. 80/98 do CONTRAN que constituem requisitos para o credenciamento desse profissional, fato que também prevê o credenciamento de entidades públicas ou privadas para a realização dessa atividade, conforme o que rege o art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Fato novo que consta na Resolução nº 80/98 do CONTRAN, implementado em 1999, é o curso de *Capacitação de Psicólogo Perito Examinador de Trânsito Responsável pela Avaliação Psicológica*, de 120 horas, realizado por Instituição de Ensino Superior (IES) e reconhecido pelo MEC. Também é exigida nessa mesma Resolução a capacitação contínua do psicólogo perito em conhecimentos relacionados à avaliação das condições psicológicas para dirigir.

O novo Código de Trânsito Brasileiro, segundo Hoffmann e Cruz (2003), faz referência às questões vinculadas à circulação humana. Uma dessas questões é a educação para o trânsito, fato que reforça o compromisso social e político de todos os cidadãos brasileiros, foca a educação ético-social na democratização do direito de uso do espaço no trânsito por todos e integra o homem, o meio ambiente e a realidade social em que está inserido. As idéias explicitadas no CTB de 1998 sobre essa nova visão social do trânsito permitiram a criação de um espaço importante para os psicólogos atuarem, o que possibilita mudanças sociais e técnicas no exercício profissional junto à sociedade. Entretanto, somente em setembro de 2004 é que essas idéias foram definidas como políticas públicas de trânsito.

Foi também na década de 1990, com a ameaça de extinção (fato que também aconteceu no final do ano de 1979) desse campo de atuação profissional, no veto presidencial antes da promulgação do Código de Trânsito Brasileiro, em 1997, que houve, de forma mais pontual, a intervenção do Conselho Federal de Psicologia, no CONTRAN, para os interesses dos profissionais de Psicologia. Fato importante tanto para a conscientização dos psicólogos e

seus respectivos órgãos representativos sobre a necessidade de defesa desse espaço de atuação profissional, quanto para a demarcação da necessidade de uma ciência psicológica como campo de conhecimento a serviço das necessidades sociais, sobre as quais se assenta a averiguação das condições psicológicas para dirigir.

O Conselho Federal e os Regionais de Psicologia, a partir do final dos anos 90, apresentaram um envolvimento mais expressivo em relação às questões de responsabilidades técnicas e sociais da Psicologia sobre políticas públicas de saúde, educação e segurança, associadas à circulação humana e, principalmente, à qualidade da intervenção dos profissionais que atuam na avaliação das condições psicológicas para dirigir. Segundo Hoffmann e Cruz (2003), houve, na época, a criação de comissões específicas no Conselho Federal e Regional sobre a avaliação psicológica de trânsito, o que permitiu a ampliação das discussões, deliberações e normatizações existentes acerca dessa especialidade de atuação no País.

Para suprir uma lacuna na produção de conhecimento relacionado aos procedimentos e critérios para avaliar as condições psicológicas para dirigir e a necessidade de normatizar essa atividade desenvolvida pelos psicólogos peritos no DETRAN, o Conselho Federal de Psicologia (Resolução do CFP nº 012/2000) criou o *Manual para Avaliação Psicológica a Candidatos à Carteira Nacional de Habilitação*. A produção desse manual está vinculada às discussões realizadas pela Câmara Interinstitucional de Avaliação Psicológica no período de 1997 a 1999, a qual ficou incumbida de definir diretrizes mais precisas para essa atividade. A Resolução do CFP teve como intuito fazer cumprir o Anexo II da Resolução nº 80/98 do CONTRAN, que atribuiu aos Conselhos Regionais de Psicologia a responsabilidade pela verificação do cumprimento do Código de Ética Profissional e das demais normas referentes ao exercício profissional.



Nesse manual está disposto o perfil desejável do candidato à obtenção da CNH e dos condutores de veículos automotores, instrumentos de avaliação psicológica, condições do aplicador, condições da aplicação dos instrumentos de avaliação psicológica, material utilizado, mensuração, avaliação e elaboração dos laudos psicológicos. A aprovação do Manual para Avaliação Psicológica de Candidatos à Carteira Nacional de Habilitação foi relevante, um esforço na atualização e uniformização dos procedimentos presentes no processo de trabalho dos profissionais de psicologia que atuam na avaliação das condições psicológicas para dirigir.

### 2.3 CARACTERÍSTICAS DA PRODUÇÃO DO CONHECIMENTO EM PSICOLOGIA DO TRÂNSITO A PARTIR DA DÉCADA DE 1980

Na década de 1980, além das mudanças nas resoluções que incidiram positivamente no processo de trabalho dos psicólogos peritos, pois definiram e ampliaram o modelo do exame psicológico anteriormente adotado, houve uma intensificação da produção de conhecimento da Psicologia do Trânsito, embora marcada por oscilações ao longo do tempo. Verifica-se tal expansão do conhecimento e da pesquisa científica nessa fase por meio de:

- 1) Ações interdisciplinares dos profissionais das ciências do trânsito (educação, engenharia de tráfego, medicina e fiscalização), com destaque especial para a Psicologia, cujo objeto de estudo e intervenção é o comportamento humano no trânsito;
- 2) Enfoque de artigos científicos relacionados à abrangência do campo de estudo e intervenções da Psicologia do Trânsito e, conseqüentemente, das possibilidades de atuação dos profissionais de psicologia nesse campo de atuação;
- 3) Discussões sobre a necessidade de o psicólogo atuar de forma interdisciplinar com outras áreas de conhecimento;

4) Estudos sobre instrumentos de medidas para avaliar traços de personalidade, cognição, atenção e percepção, dependência-independência do campo no comportamento do motorista; e

5) Estudos voltados ao comportamento humano no trânsito, como lidar com normas, motivações, e papel dos participantes no trânsito.

Consultando as bases de dados, em relação à produção de conhecimento científico a partir do ano de 1981 sobre a atuação dos psicólogos peritos no Brasil, percebe-se a amplitude de temas relacionados à construção do conhecimento da Psicologia do Trânsito. O material encontrado, em relação a esse período, foi acessado nas seguintes bases de dados: a) SCIELO (Scientific Electronic Library online), que reúne todas as áreas de conhecimento científico no Brasil; b) INDEX PSI periódicos, que surgiu em 1998 pelo convênio entre o Conselho Federal de Psicologia e a PUC de Campinas, cujo objetivo é indexar a literatura publicada em periódicos brasileiros em Psicologia e áreas afins. A partir de março de 2001 o processo de atualização tornou-se responsabilidade da rede brasileira de biblioteca da área de Psicologia, que também abrange a atualização da base da Literatura Latino Americana e do Caribe em Ciências da Saúde no que se refere à literatura psicológica (LILACS); c) Banco de Teses da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), onde são publicadas teses e dissertações. Nas buscas realizadas especificadamente na base de dados INDEX PSI, foi possível identificar um conjunto de estudos realizados há mais de vinte anos, destacando como palavras-chave psicologia e trânsito.

No quadro 1, estão reunidos estudos sobre dimensões psicológicas avaliadas pelos profissionais de psicologia, como estilo de percepção, a dependência-independência do campo no comportamento do motorista e padronização de um simulador para avaliar uma amostra brasileira por meio de reações à cor e medição dos erros em operar manobras de freio, embreagem e aceleração.

Quadro 1: Síntese de estudos em periódicos brasileiros sobre dimensões psicológicas como percepção, dependência-independência de campo, envolvidos na atividade de dirigir e padronização de um simulador (1981 a 1984).

Fonte	Características do estudo
ROZESTRATEN, Renier, J. A. Estilo perceptivo e acidentes de trânsito. <b>Arquivo Brasileiro de Psicologia</b> , 33(3): 3-19, jul. /set. 1981.	Apresentação de um estudo sobre a teoria de dependência-independência do campo de Witkin, revisão da literatura sobre dependência e independência do campo em relação a tempo de reação perceptivo-motora, atenção seletiva auditiva e a correlação da frequência dos acidentes de trânsito.
ROZESTRATEN, Renier, J. A. A dependência-independência do campo e o comportamento do motorista em situações específicas do trânsito. <b>Arquivo Brasileiro de Psicologia</b> , 2(34): 28-43, abr. /jun. 1982.	Apresentação de estudos sobre o comportamento dos motoristas quanto aos aspectos perceptivos que podem contribuir para os acidentes de trânsito, considerando a dependência e independência do campo.
NEBOIT, M. O papel da antecipação perceptiva na direção de veículos. <b>Psicologia e Trânsito</b> , 1: 24-51, ago. 1983.	Revisão da literatura sobre as atividades de previsão durante a condução de um veículo quanto a sua relação com as atividades perceptivas visuais.
EQUIPE TÉCNICA DO NÚCLEO DE PESQUISA EM PSICOLOGIA DO TRÂNSITO, DETRAN-Curitiba-PR. Padronização de um teste de simulação para motoristas em uma nova amostra brasileira. <b>Psicologia e Trânsito</b> , 2(1): 43-52 jul.1984.	Padronização de simulador japonês “TKK Aptude Tester for automobile drivers”, da TAKEI. Esse estudo definiu como fatores pesquisados a capacidade dos sujeitos de obedecer ao controle do pé direito no acelerador com uma pressão média e obedecer a sinais luminosos no momento de executar manobras nos pedais de freio, aceleração e embreagem. Fizeram parte desse estudo 535 sujeitos.
ROZESTRATEN, Renier, J. A; POTTIER, A. Estudo comparativo das diversas medidas da dependência-independência do campo e sua relação com a percepção de situações de trânsito. <b>Psicologia e Trânsito</b> , 2(1): 57-66, jul. 1984.	Estudo de correlação sobre tipos de medidas psicológicas do estilo perceptivo de dependência-independência do campo. Nesse estudo foi aplicado o teste Group Embedded Figures Test (GEFT), Rod-and-frame Test classico (RFTc), Rod-and Frame Portátil (RFTp), Three Dimensional Embedded Figures Test (3D-EFT) e um teste taquistoscópio de projeção de cenas de trânsito. A amostra foi de 56 sujeitos.

Fonte: Index Psi.

As publicações listadas no quadro 2 têm como ênfase as discussões sobre a necessidade de atuar de forma interdisciplinar com outras áreas de conhecimento para lidar com a complexidade dos fenômenos do trânsito. Vale lembrar que, na época e atualmente, os modelos de atuação profissional de psicólogos em outros países são referências para avaliar o modelo de intervenção priorizado no Brasil.

Quadro 2: Síntese de estudos em periódicos brasileiros sobre a abrangência do campo de estudos da Psicologia do Trânsito no Brasil e em outros países (1983 a 1986).

Fonte	Características do estudo
ROZESTRATEN, Renier J. A. A Psicologia do trânsito: sua definição e área de ação. <b>Psicologia e Trânsito</b> , 1:6-19 ago, 1983.	Discussão sobre acidentes de trânsito e os fatores humanos envolvidos, ressaltando a relação da Psicologia do Trânsito com outras áreas da Psicologia.
ROZESTRATEN, Renier J. A. A contribuição do Dr. Michel Neboit à Psicologia do Trânsito no Brasil. <b>Psicologia e Trânsito</b> , 2(1): 33-38 jul de 1984.	Resumo não disponível
SOLER, José. Psicologia y Seguridad Vela. <b>Psicologia e Trânsito</b> , 1(2): 7 -12 jul de 1984.	Apresentação de aspectos históricos da Psicologia do Trânsito na Espanha, a partir de análise das publicações na área.
ROZESTRATEN, Renier J. A..A relação da Psicologia do Trânsito com outras áreas da Psicologia. <b>Psicologia e Trânsito</b> , 1(2): 53-64 jul de 1985.	Discussão sobre contribuições que as diversas áreas da Psicologia oferecem à Psicologia do Trânsito.
ROZESTRATEN, Renier J. A. O exame psicológico para motoristas em alguns países fora do Brasil. <b>Psicologia e Trânsito</b> , 2 (2): 67-7 ago, 1985.	Resumo não disponível.
SPAGNHOL, Jane Maria. A Psicologia do trânsito no Brasil: desenvolvimento e perspectivas. <b>Psicologia e Trânsito</b> , 2 (2) 7-10 ago de 1985.	Resumo não disponível.
SOLER, Jose. El studio Del factor humano em la conduccion, um tema de investigacion em Alza. <b>Psicologia e Trânsito</b> , 2 (2): 36-61 ago de 1985.	Apresentação da produtividade na área de Psicologia do Trânsito, os principais pesquisadores e centros de estudos de diversos países.
ANON. Psicologia do Trânsito. <b>Psicologia: ciência e profissão</b> , 2 (6) : 18-28 de 1986.	Resumo não disponível.

Fonte: Index Psi.

Cabe destacar, a partir desse período, a influência das idéias do professor e pesquisador Doutor Renier Rozestraten e sua presença ativa na publicação científica em periódicos nacionais, como na revista específica da área (*Psicologia e Trânsito*), vinculada à Universidade de Uberlândia (MG), que existiu por uma década, mas deixou de ser editada por mais de 20 anos.<sup>9</sup> A veiculação desse periódico registra um fato importante para o crescimento científico da Psicologia do Trânsito, assim como a contribuição do Dr. Rozestraten foi fundamental à consolidação da Psicologia do Trânsito como área do

<sup>9</sup> A Revista Psicologia e Trânsito voltou a ser editada em 2005, com a denominação Psicologia: Pesquisa & Trânsito, e a veiculação do primeiro número ocorreu no segundo semestre.

conhecimento psicológico. Sem dúvida, ambos contribuíram com a realização e a divulgação de pesquisas científicas no Brasil, cujos temas abordavam o comportamento humano no trânsito, segurança viária e educação no trânsito.

No quadro 3, estão os estudos com ênfase nos instrumentos de medidas usados pelos psicólogos, como Psicodiagnóstico Miocinético (PMK), Matrizes Progressivas de Raven e Teste de Inteligência não-Verbal (INV), cujo objetivo é medir o nível de inteligência. Os estudos que têm este instrumental priorizam a análise dos aspectos cognitivos na atividade de dirigir, utilizando instrumentos de medida do nível mental relacionados à Teoria de J. Piaget.

Nos estudos sobre o PMK, é possível perceber um interesse em correlacionar o desempenho no teste com características de personalidade de motoristas profissionais que têm histórico de acidentes de trânsito. No entanto, apesar da característica identificada nessa pesquisa, os estudos disponíveis nas bases de dados da produção científica da década de 1980 demonstram iniciativas para pesquisa de instrumentos de medida antigos na prática profissional do psicólogo na avaliação psicológica. Mesmo com a intensa produção científica da época, houve pouca preocupação para investir na criação e na pesquisa de instrumentos autóctones para esse campo de atuação profissional.

Quadro 3: Síntese de estudos em periódicos brasileiros sobre instrumentos de medidas utilizados para examinar características de personalidade e processos cognitivos na atividade de dirigir (1983 a 1985)

Fonte	Características do estudo
ANDRADE, A. S. Investigação sobre as características intelectuais dos motoristas de transporte coletivo intermunicipal e interestadual por meio do Teste das Matrizes Progressivas de Raven. <b>Psicologia e Trânsito</b> , 1: 52-59, ago. 1983.	Relato de investigação sobre as características intelectuais, utilizando o Teste das Matrizes Progressivas de Raven, com base na Teoria de Jean Piaget.
BOCALANDRO, N. E. R. O valor diagnóstico do PMK para detecção de motoristas profissionais acidentados. <b>Psicologia e Trânsito</b> , 1: 20-23, ago. 1983.	Análise de dados obtidos nos traçados lineogramas e ziguezagues em motoristas pluriacidentados de coletivos em Paris (média de 10 acidentes por ano) em um grupo de controle (média de 2 acidentes por ano).
MIRA, A. M. G. Critérios para qualificar um candidato a motorista psicologicamente inapto pelo teste PMK. <b>Psicologia e Trânsito</b> , 2(1): 53-56, jul. 1984.	Critérios na análise qualitativa e quantitativa do teste PMK, além dos dados pessoais extrínsecos ao teste.
MIRA, A. M. G. Resultado das pesquisas realizadas com o PMK em motoristas pluriacidentados e não-pauciacidentados. <b>Psicologia e Trânsito</b> , 2(1): 23-32, jul. 1984.	Bibliografia sobre estudos do PMK em motoristas pluriacidentados e não-pauciacidentados.
ANDRADE, A. dos Santos. Introdução quantitativa da inteligência de motoristas de coletivos baseada na teoria de J. Piaget por meio do teste INV: verificação empírica e revisão do modelo proposto por E. Nick. <b>Psicologia e Trânsito</b> , 1(2): 31-52, jul. 1985.	Modelo de análise qualitativa da inteligência, utilizando o Teste de inteligência não-verbal (INV-C), com base na teoria de J. Piaget, desenvolvido por E. Nick.

Fonte: Scielo, Index Psi.

O quadro 4 mostra os estudos com ênfase na convivência do motorista com as normas e o uso de equipamentos de segurança, como cinto de segurança, enfocando a relação do comportamento humano no trânsito e as regras. Os estudos disponíveis demonstram um interesse em estudar aspectos da relação do homem comportando-se de forma dinâmica com o ambiente trânsito, do qual fazem parte a via, os outros motoristas e o conjunto de normas (leis). Esse contexto remete à idéia de interação e da necessidade da interação adequada no ambiente trânsito.

Quadro 4: Síntese de estudos em periódicos brasileiros sobre comportamento humano no trânsito (1983 a 1985).

Fonte	Características do estudo
ALMEIDA, A. R.; PEREIRA, C. A.; SILVA, E. O. Desobediência ao sinal vermelho: uma observação naturalística em Uberlândia. <b>Psicologia e Trânsito</b> , 2(1): 33-36, jul. 1984.	Pesquisa de campo sobre a desobediência de motoristas ao sinal vermelho na cidade de Uberlândia. A amostra foi de 99 motoristas infratores.
HOERBERT, N.A. S.; LIMA, M. P.; BIASI, N.; SILVA, R.M.F.; OLIVEIRA, M.; HOEBERT, G. A. M. Desobediência à sinalização: observação do comportamento dos indivíduos em quatro tipos de veículos em diferentes situações de trânsito. <b>Psicologia e Trânsito</b> , 1(2): 25-30, jul. 1985.	Observação do comportamento dos indivíduos em diferentes situações de trânsito quanto à obediência e desobediência à sinalização. Pesquisa realizada com 2.795 sujeitos.
BATISTA, C. C. Estudo observacional das relações comportamentais/ambiente no trânsito. <b>Psicologia e Trânsito</b> , 1(2): 19-24, jul. 1985.	Estudo sobre ciclistas, motoristas de ônibus e de carro, motociclistas na cidade de Uberlândia.
WILDE, G.J.S. Métodos para promover segurança no trânsito e uso do cinto de segurança. <b>Psicologia e Trânsito</b> , 1(2): 13-18, jul. 1985.	Estudo do fenômeno trânsito e sua dimensão psicológica, envolvendo relações dinâmicas entre comportamento e ambiente.
NATALI, M. Violência no trânsito urbano: formas de controle. <b>Psicologia e Trânsito</b> , 2(2): 63-65, ago. 1985.	Relação de aspectos referentes aos problemas de segurança no trânsito.
TORTOSA, F.; SOLER, José. Conduction y fatores motivacionais. <b>Psicologia e Trânsito</b> , 2(2): 11-27, ago. 1985.	Análise de alguns fatores motivacionais na condução e do papel do motorista como receptor dos aspectos sensoriais e controlador das vias e dos veículos.

Fonte: Scielo, Index Psi.

Nota-se que as publicações nessa fase revelam um movimento em direção à redefinição da Psicologia do Trânsito no país e reforçam a necessidade de se repensar a restrição do exercício profissional do psicólogo brasileiro e o modo de atuação nesse campo, que elegeu a avaliação das condições psicológicas para dirigir como sua atividade principal. Observa-se que os resultados das pesquisas divulgadas nas publicações científicas nacionalmente não registram mudanças expressivas no processo de trabalho do psicólogo.

Fato marcante na década de 1980 foi a criação de espaços de discussão como os congressos científicos para divulgação dos resultados de estudos sobre fenômenos de interesse da Psicologia do Trânsito, o intercâmbio entre os especialistas, o esforço de agregar estudos interdisciplinares sobre o comportamento humano no trânsito, a interface de distintas áreas de conhecimento sobre o trânsito. Entretanto, isso parece não ter ocasionado modificações

expressivas na atividade do psicólogo perito, que continuou a realizar seu processo de trabalho nos moldes da Psicotécnica. A redução da atividade profissional do psicólogo à avaliação das condições psicológicas para dirigir, relacionado ao Psicotécnico, reforçou, ao longo do tempo, a imagem do psicólogo como um “testólogo” atuando como um técnico, cujos testes somente avaliam algumas habilidades e características pessoais do condutor, bem como dificultou iniciativas de pensar o trânsito como um comportamento mais amplo, e não somente associado à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Os eventos científicos então realizados foram referências para discussões importantes acerca do comportamento humano no trânsito. Hoffmann e Cruz (2003) pensam assim e citam eventos científicos relevantes desse período: 3º Congresso Brasileiro de Psicologia do Trânsito (SP), em 1985; 1º Congresso Internacional de Segurança no Trânsito em Uberlândia (MG); 5º Congresso Brasileiro de Psicologia do Trânsito e 1º Congresso de Educação e Fiscalização do Trânsito, realizado em Goiânia em 1989. Ainda Hoffmann (1989), em artigo que discorre sobre a realização desse congresso, define que foi possível constatar a realidade nacional sobre a organização dos serviços para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação e conhecer tanto a grande diferenciação em termos do trabalho que os psicólogos do trânsito executam nos diversos estados brasileiros, quanto a redução desse trabalho à realização da avaliação psicológica para dirigir.

Há, também nesse período, o envolvimento de empresas na educação e promoção da construção da cidadania consciente no trânsito, como a Volvo do Brasil, que criou um importante prêmio: “Volvo de Segurança no Trânsito”. Essa premiação envolve trabalhos nacionais e regionais que contribuem para a diminuição dos acidentes de trânsito no País.

Em 1988, o Dr. Renier J. Rozestraten, pesquisador atuante na construção e divulgação do conhecimento científico da Psicologia do Trânsito, publica o livro *Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos*, uma importante obra que serviria de base para a Psicologia do



Trânsito no país como área de conhecimento e para o trabalho dos psicólogos na avaliação das condições psicológicas para dirigir.

### **2.3.1 A década de 1990 e as oscilações na produção científica sobre o comportamento no trânsito**

Os anos de 1990 marcaram uma década com baixa produção teórica sobre os fenômenos do trânsito e na oferta de eventos científicos. Tal fato caracterizou-se por um esvaziamento da mobilização entre os psicólogos que atuavam nesse campo profissional e também pela descontinuidade nas discussões acerca da temática dos problemas de circulação humana, desencadeadas na década anterior. Um fato preocupante, pois houve a diminuição de pesquisas científicas sobre o comportamento humano no trânsito num período em que aumentou o interesse dos órgãos normativos e representativos dos profissionais de psicologia para qualificar o processo de trabalho dos psicólogos. Um episódio marcante dessa fase foi a implementação do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) em 1998 e as normativas da Resolução no 080/98 do CONTRAN. É oportuno questionar: em que bases científicas se sustentou tal qualificação profissional por esses órgãos normativos?

Em contrapartida, como destaque de iniciativas isoladas que possam favorecer a continuidade dessa mobilização e divulgação do conhecimento, há a criação tanto da Associação Nacional de Psicologia do Trânsito como do primeiro curso interdisciplinar de trânsito na Universidade Católica Dom Bosco, em Campo Grande (MS). Na produção científica, no início da década de 1990, registram-se as publicações em periódicos nacionais de Grisei (1992), que trata da relação entre os acidentes de trânsito e as variáveis de agressividade, atuação e culpa. No ano de 1995, a psicóloga catarinense Maria Helena Hoffmann, considerada uma das maiores especialistas no Brasil na área de trânsito, conclui

sua tese de doutorado sobre *El modelo de evaluación psicológica de conductores: estudio transcultural España-Brasil*. Tal estudo destaca as similaridades do modelo de avaliação psicológica para motoristas nos dois países e também descreve cenários de desenvolvimento na área da Psicologia do Trânsito no Brasil, bem como as características de atuação dos psicólogos neste campo.

Entre as publicações desse período da década de 1990, está o trabalho de Machado (1996), a autora analisa a situação do trânsito sob o prisma da Psicologia Social. Enfatiza os fenômenos que interferem no comportamento do homem no trânsito, como as características da personalidade de condutores que apresentam dificuldades de respeitar leis e regras de convivência com os participantes no trânsito, bem como destaca a influência das questões culturais e crenças presentes na sociedade brasileira sobre o trânsito e o modo de dirigir. Em 1996, Rozestraten e Dotta publicam *Os sinais de trânsito e o comportamento seguro*, livro que trata do sistema de comunicação no trânsito, relacionando os comportamentos que os usuários e os motoristas precisam mostrar ao se depararem com o conjunto de sinais que servem de orientação, para que os motoristas possam dirigir com segurança. No ano de 1996, Hoffmann, Carbonell e Montoro relatam um estudo epidemiológico sobre *Álcool e Segurança Viária*. Ainda em 1996, esses mesmos autores dão continuidade a essa temática com a publicação do artigo *Álcool e segurança no trânsito: a infração e sua prevenção*. Em 1997, Hoffmann lança um artigo sobre a *História da Escola de Trânsito do DETRAN/SC*.

Foi somente no final da década de 1990 que as universidades assumiram de forma mais expressiva o papel de gerar discussões acerca dos efeitos do comportamento humano no trânsito, associando a necessidade de produzir conhecimentos e melhorar a formação dos profissionais para atuar nas diversas ciências do trânsito. É quando, de acordo com Hoffmann e Cruz (2003), surgem ofertas de cursos de pós-graduação (*lato sensu*) em Trânsito, Educação, Psicologia e Administração. Há, também, a inserção de disciplinas optativas,

segundo esses autores, nos currículos dos cursos de graduação em Psicologia na Universidade do Vale do Itajaí/SC, Universidade Católica de Brasília/DF, Universidade Católica Dom Bosco/MS; Universidade Estadual do Rio de Janeiro; e Universidade Federal de Santa Catarina. Mas foram poucas as universidades que priorizaram essa temática, prejudicando os futuros profissionais de Psicologia e a sociedade, por não criarem um espaço de formação profissional na construção e divulgação de um saber voltado aos problemas do trânsito.

Após uma fase de pouca pesquisa científica em alguns ambientes acadêmicos, a produção de conhecimentos sobre os diversos fenômenos relacionados ao comportamento humano no trânsito começa a se estruturar em torno da criação de núcleos e laboratórios de pesquisa. Isso decorre da contribuição de especialistas na área como: o Núcleo de Estudos sobre Comportamento Humano no Trânsito e Núcleo de Referência em Avaliação e Perícia em Psicologia da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC); Laboratório de Instrumentos de Avaliação Psicológica da Universidade do Vale do Rio dos Sinos (LIAP – UNISINOS-RS); Laboratório de Psicologia Ambiental da UnB (Brasília-DF) e da Universidade Federal do Paraná (PR). Tem-se, ainda, o grupo de pesquisa em Psicologia do Trânsito, coordenado pelo Doutor Reinier J. A. Rozestraten, da Universidade Católica Dom Bosco (MS). A qualificação do processo de trabalho dos psicólogos peritos, ao avaliar as condições psicológicas para dirigir, está intimamente relacionada às necessidades de articular conhecimentos produzidos e intervenção profissional: eis o desafio dos psicólogos peritos frente às situações sociais e técnicas de sua atividade.

O material encontrado a partir do ano de 1995 foi acessado na base de dados da CAPES, INDEX PSI e SCIELO a partir de palavras-chave: psicometria, psicotécnico, avaliação psicológica, exame psicológico, comportamento no trânsito e psicologia do trânsito. Os resultados são mostrados nos quadros 5, 6, 7 e 8. A produção de conhecimento também cresce no nível *stricto sensu* das dissertações de mestrado e teses de doutorado. É possível

perceber, no quadro 5, o interesse dos pesquisadores no desenvolvimento das pesquisas em dissertações e teses sobre os comportamentos de risco no dirigir, envolvendo o uso de álcool, o desrespeito às normas de trânsito e os estudos das características individuais do condutor, associados às transgressões e ao acidente. Percebe-se, porém, que não constam estudos sobre o processo de trabalho dos psicólogos peritos.

Quadro 5: Síntese de estudos em periódicos brasileiros sobre comportamentos de risco no dirigir e violência no trânsito (1996 a 1999).

Fonte	Características do estudo
PUSTAI, J. O. Dualidade formal-real ou a permissividade no cumprimento de normas nas relações de trânsito em Porto Alegre: uma abordagem exploratória em Porto Alegre-RS. <b>Mestrado (Sociologia)</b> - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Rio Grande do Sul, 1996.	Caracterização do comportamento dos indivíduos frente às normas de trânsito, utilizando o referencial de Weber, Matta e Kohlberg.
MENDES, T. I. Transgressões no trânsito e dificuldades psíquicas. <b>Mestrado (Psicologia)</b> Pontifícia Universidade Católica de Campinas. 1996.	Investigação sobre os aspectos afetivos, como um processo psíquico relacionado à transgressão no trânsito.
FORTUNATO, A. C. A. A percepção dos motociclistas sobre o risco de envolvimento em acidentes de trânsito. Universidade Federal de Pernambuco. <b>Mestrado (Engenharia de Transportes)</b> . 1996.	Descrição da percepção que os motociclistas têm do risco presente no sistema de tráfego.
GONÇALVES, M. C. G. Na contramão da vida: a violência no trânsito na Região Metropolitana do Recife. Universidade Federal de São Paulo. <b>Mestrado. (Ciência Política)</b> . 1999.	Descrição e análise do quadro da violência no trânsito na cidade de Recife.
PINSKY, I. Dirigir alcoolizado: perfil de risco entre os jovens de São Paulo. <b>Doutorado em Psiquiatria e Psicologia</b> . 1999.	Apresentação de perfis de risco de jovens moradores da cidade de São Paulo, prestes a obter a CNH, em relação ao dirigir alcoolizado.

Fonte: Capes.

As discussões nos ambientes acadêmicos, no início do século XXI, quanto às responsabilidades científicas e sociais das universidades diante dos problemas de circulação humana têm produzido conhecimentos relevantes sobre o comportamento humano no trânsito, bem como proporcionado avanços da Psicologia nessa área. Aumentou-se a oferta de eventos científicos nacionais e regionais, permitindo a reunião de profissionais da área e de pesquisadores para a discussão e acesso ao conhecimento já produzido sobre o tema.

Incrementou-se a produção de autores novos e conhecidos na publicação de livros e artigos científicos sobre os diferentes fenômenos relacionados ao comportamento humano no trânsito.

No quadro 6, constam os estudos com ênfase nas infrações de trânsito e o comportamento dos participantes do sistema trânsito, como motoristas e pedestres. Observa-se um novo enfoque nos estudos: o comportamento de outros participantes do sistema trânsito, além do motorista, as ações e as consequências do desrespeito às regras de trânsito.

Quadro 6: Síntese de estudos em periódicos brasileiros sobre infrações de trânsito relacionadas ao comportamento de pedestres, motoristas e agentes de trânsito (1995 a 2002).

Fonte	Características do estudo
CLARK, C. Avaliação de alguns parâmetros de infração de trânsito por motoristas e policiais. Universidade de São Paulo. <b>Doutorado (Psicologia)</b> . 1995.	Estudo de como são avaliadas as infrações de trânsito entre motoristas e policiais.
MOYANO, D. E. Teoria del comportamiento planificado e intención de infringir normas de tránsito em peatones. <b>Revista Estudo de Psicologia de Natal</b> . vol. 2, no 2, p. 335-335, dec. 1997.	Análise do comportamento de condutores da cidade de Santiago do Chile, sob o enfoque da teoria do comportamento planificado. A amostra foi composta por 146 sujeitos com e sem licença para dirigir.
TANAKA, R. T.; MARQUES, S. L. Estudo psicofísico sobre a gravidade de infrações de trânsito com condutores habilitados antes e após a implantação do novo Código Brasileiro de Trânsito – 1998. <b>Arquivo Brasileiro de Psicologia</b> , 53(3): 138-152, jul./set. 2001.	Estudo do nível de informação dos condutores em processo de habilitação e motoristas habilitados antes da mudança do CTB em 1998.
IGLESIAS, F. Infrações e acidentes: tentativas de explicação e de redução. <b>Arquivos Brasileiros de Psicologia</b> , 53(3): 112-124, jul./set. 2001.	Discussão de alguns métodos de pesquisa, destacando o estudo da teoria sobre a propensão dos acidentes e da teoria da homeostase do risco.
CLARK, C.; ENGELMANN, A. Avaliação da gravidade e outros parâmetros de infrações de trânsito por motoristas e policiais. <b>Arquivos Brasileiros de Psicologia</b> , 53(3): 94-111, jul./set. 2001.	Abordagem da diferença na avaliação da gravidade, punição julgada adequada, compreensão em relação a quem comete infrações.
MONTEIRO, C. A. S. Comportamentos relacionados aos conflitos de tráfego entre pedestres idosos e veículos. <b>Arquivos Brasileiros de Psicologia</b> , 53(3): 61-76, jul./set. 2001.	Estudo sobre a ocorrência de conflitos no tráfego entre pedestres idosos e veículos.
FRASSON, L. M. M.; SOUZA, M.A. Transgressões no trânsito e personalidade. <b>Bol-Acad. Paul. Psicol.</b> , 22(4): 33-37, 2002.	Relato de estudo qualitativo sobre a personalidade de 10 motoristas, instrumentos como Rorschach e a entrevista baseada na Escala Diagnóstica Associativa Operacionalizada – EDAO.

Fonte: Index Psi, Capes.

Nas publicações acadêmicas do ano 2000, sobre temas vinculados à Psicologia do Trânsito, enfatiza-se a contribuição de Hoffmann (2001) no que diz respeito às possibilidades de intervenção para o psicólogo perito. Rozestraten (2000; 2003), por sua vez, trata da divulgação de experiências na área de trânsito em outros países e descreve a interlocução da Psicologia Ambiental com as intervenções dos psicólogos do trânsito. Podem-se citar outros pesquisadores que participaram com pesquisas científicas e cujas produções convergem para a Avaliação Psicológica e contextos de intervenção profissional, como o livro *Avaliação e medidas psicológicas: produção do conhecimento e da intervenção profissional*, obra organizada por Cruz, Alchieri e Sardá Jr. (2002), com destaque para o artigo de Alchieri e Stroeher (2002), que trata do estado da arte na avaliação psicológica no trânsito no Brasil.

O livro *Comportamento Humano no Trânsito*, organizado por Hoffmann, Cruz e Alchieri (2003), é um referencial na área, dado que os autores apresentam, em parceria com outros pesquisadores, um conjunto de pesquisas e reflexões críticas sobre os aspectos que constituem o sistema de trânsito. Como contribuição bibliográfica ao estudo dos processos de avaliação psicológica, destaca-se o livro *Avaliação Psicológica: conceito, métodos e instrumentos*, de Alchieri e Cruz (2003), que sistematiza os principais pressupostos, recursos metodológicos e técnicos, e competências profissionais em avaliação psicológica.

Outra contribuição importante é a obra *Estudos sobre a avaliação psicológica de motorista*, traduzida para o português por Rozestraten e organizada por Ralf Risser (2003), cuja publicação científica é resultante do encontro da Federação Européia de Associações de Psicólogos Profissionais-EFPPA. Ainda como nova fonte de consulta, disponível no país, a respeito da Teoria de Homeostase de risco aplicada no entendimento do comportamento do motorista na situação de risco e da segurança viária, destaca-se a obra *O limite aceitável de risco: uma nova psicologia sobre segurança e saúde: o que funciona? o que não funciona? e*

*por quê?*, do psicólogo, professor e pesquisador canadense Wilde J. S. Gerald (2005), traduzida para o português também por Rozestraten.

A produção desse conhecimento comprova a importância do papel dos pesquisadores na construção do conhecimento científico e das universidades como instâncias fomentadoras das mudanças. O objetivo é melhorar a formação do profissional de psicologia, intervindo sobre os fenômenos já pesquisados no contexto de trânsito e contribuir com avanços no domínio científico e, conseqüentemente, trazendo benefícios à coletividade.

No quadro 7, é possível visualizar a produção do conhecimento, utilizando o conceito de representação social e focando uma abordagem psicossocial para a análise da relação com o carro, as transgressões e o comportamento de risco. Percebe-se, por esses dados, um interesse em estudar o significado da interação do homem com as normas, o veículo e a incidência de comportamentos de risco em motoristas jovens. Os estudos realizados indicam uma relação mais próxima com a Psicologia Social. Não foram encontrados estudos sobre o processo de trabalho dos psicólogos peritos nesse período.

Quadro 7: Síntese de estudos em periódicos brasileiros sobre a representação social do carro, direção e transgressão no trânsito (2001).

Fonte	Características do estudo
SOUZA, L. C. G. As representações sociais do carro e o comportamento dos jovens. <b>Arquivo Brasileiro de Psicologia</b> , 53(3): 125-137, jul./set. 2001.	Análise do comportamento dos jovens no trânsito, por meio das representações sociais que os jovens investigados tinham do carro, destacando análise nas variáveis individuais e sociais.
LAGARES, R. B. A representação social do trânsito como prática social complexa. <b>Mestrado (Psicologia)</b> Universidade Católica de Goiás. 2001.	Estudo do fenômeno social do trânsito numa abordagem psicossocial a partir da interação social que produz o comportamento do motorista, tendo como finalidade reduzir os acidentes de trânsito.
SOUZA, L. C. G. As representações sociais do carro, da velocidade e do risco em jovens. <b>Mestrado (Psicologia)</b> , Universidade Federal do Rio de Janeiro. 2001.	Pesquisa as representações sociais do carro, velocidade e riscos ao dirigir.

Fonte: Scielo, Index Psi e Capes.

Quanto às características do comportamento de risco ao dirigir e a relação com os acidentes de trânsito, nota-se que os estudos têm se intensificado nas publicações de

periódicos, assim como nos temas das dissertações e teses de doutorados. Silva (2005), numa pesquisa pautada pelo ineditismo, caracterizou as decorrências psicológicas dos acidentes de trânsito em motoristas de transporte urbano de passageiros. No quadro 8, constam estudos que relacionam o comportamento de dirigir e os acidentes de trânsito.

Quadro 8: Síntese de estudos em periódicos brasileiros sobre acidentes de trânsito e a relação com o comportamento de dirigir (2000 a 2004).

Fonte	Características do estudo
MARIN, L.; QUEIROZ, M. S. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. <b>Cadernos de Saúde Pública</b> . 16(1), 7-21. 2000.	Discussão numa perspectiva interdisciplinar, dos estudos sobre acidentes de trânsito em escala nacional e internacional, analisando o custo social dos acidentes e a relação entre características de personalidade e acidentes de trânsito.
MAURO, M.L. F. Acidentes de trânsito: perfil epidemiológico de vítimas e caracterização de alguns traços de personalidade de motoristas infratores em Campinas. Doutorado (Ciências Médicas). Universidade Estadual de Campinas. 2001.	Estudo sobre o perfil epidemiológico dos motoristas acidentados e caracterização de alguns traços de personalidade do motorista infrator.
ROZESTRATEN, Renier, J. A. Os prós e contras da análise de acidentes de trânsito. <b>Arquivo Brasileiro de Psicologia</b> . 53(3):7 -22. Jul/set. 2001.	Análise de alguns estudos sobre os acidentes de trânsito que destacam a relação dos fatores ligados a via, ambiente e comportamento do condutor, identificando as vantagens, desvantagens e limitação da aplicação dessa técnica na análise dos acidentes de trânsito.
MARÍN-LEON, L. VIZZOTTO M. M. Comportamento no trânsito: um estudo epidemiológico com estudantes universitários. <b>Caderno de Saúde Pública</b> . V. 19, no 2,p.515-523. Abril. 2003.	Estudo da frequência de comportamento de risco no trânsito entre estudantes universitários condutores com relação às infrações de trânsito. A amostra foi de 2116 estudantes entre 18 a 25 anos.
MACEDO, G. M. Estudo das relações entre o nível de habilidade e direção segura, a irritabilidade e o cometimento de violações e erros do motorista e o seu possível envolvimento em acidentes de trânsito. <b>Doutorado (Psicologia)</b> . Instituto de Psicologia. Universidade de São Paulo. São Paulo. 2004.	Análise da relação entre características psicológicas do condutor vinculadas a irritabilidade, cometimento de violações às normas e habilidade de direção, utilizando três tipos de escalas traduzidas do inglês para o português: um Inventário de Habilidades do Motorista (IHM), a Escala de Irritabilidade do Motorista (EIM) e o Questionário do Comportamento do Motorista (QCM). A amostra foi de 499 motoristas.
MONTEIRO, C. A. Variáveis antecedentes de erros e violações de motoristas. <b>Doutorado (Psicologia)</b> . Instituto de Psicologia. Universidade de Brasília. Brasília. 2004.	Investigação das relações entre agressividade, raiva na direção e algumas variáveis demográficas como sexo, idade, status marital, filhos, nível educacional, tempo de Carteira Nacional de Habilitação (CNH), com quem aprendeu a dirigir e frequência semanal de direção) e comportamentos inadequados – erros e violações, inclusive as agressivas e as agressivas interpessoais - de motoristas na cidade de Brasília. Utilizou três tipos de escalas: Escala de Violações e Erros de Motorista (EVEM), Escala de Agressividade (EA) e a Escala de Raiva na Direção (ERD). A amostra foi de 923 motoristas.

Fonte: Scielo, Index Psi e Capes.



Cabe destacar que a necessidade da produção de conhecimento sobre o comportamento humano no trânsito existe tanto no Brasil como em outros países. Kroj (1995) relata que, na Alemanha, a colaboração entre as escolas superiores e as instituições que investigam o campo de ação da Psicologia do Trânsito nos últimos 20 anos ampliou a quantidade de estudos e publicações nessa área e favoreceu a implantação de programas específicos pelo Conselho Alemão de Seguridade e Tráfego decorrentes dessas investigações.

Na Áustria, o conhecimento sobre avaliação psicológica no trânsito possibilitou a definição de um conjunto de orientações e critérios distintos para seleção de diferentes grupos de motoristas. Segundo Christ (2003), os dados do Instituto de Psicologia do Trânsito da Áustria permitiram identificar grupos diferentes de motoristas: motoristas jovens, motoristas idosos, suspeitos de deficiência de inteligência, compensação por deficiência física, doenças psiquiátricas, infratores de trânsito reincidentes, infratores alcoólatras, dependentes de drogas e motoristas profissionais.

Mesmo quando o fenômeno analisado são os acidentes de trânsito, fato que é constatado a todo momento nas estradas brasileiras, não há caracterização dos perfis dos condutores que causam esses acidentes. Por uma série de dificuldades, inexistente uma sistematização do conhecimento sobre as características dos diferentes tipos de motoristas, considerando, como exemplo, as especificidades de origem desse motorista (rural e urbana), de gênero (masculino e feminino), de profissionais do volante ou não, daqueles que se submetem à avaliação das condições psicológicas para dirigir. Esse é um fator complicador no processo de trabalho dos psicólogos peritos.

O fato é que existe uma formatação única sobre as orientações/critérios definidos pelo CONTRAN. Elas são amplas e explícitas no CTB, mas não esclarecem quais características são importantes no perfil de um motorista; descrevem somente o tipo de veículo que esse motorista pode dirigir e não especificam quais condições psicológicas são desejáveis ao

motorista para cada categoria da Carteira Nacional de Habilitação. Esse é um tipo de conhecimento que precisa ser construído, a fim de auxiliar o trabalho dos profissionais que atuam na avaliação das condições psicológicas para dirigir. Caracterizar o processo de trabalho dos psicólogos peritos permite constatar como essa lacuna na produção de conhecimento interfere em seu trabalho.

### **3 A PSICOLOGIA DO TRÂNSITO NO ESTADO DE SANTA CATARINA**

O processo de trabalho dos psicólogos catarinenses, ao longo do tempo, assemelha-se às características do exercício profissional no país, focado na avaliação das condições psicológicas para dirigir denominada exame Psicotécnico. Esse exame é referendado por um processo de institucionalização vinculado às leis e às resoluções das organizações de trânsito definidas na esfera Federal pelo CONTRAN, DENATRAN e CTB, e na esfera estadual pelas diretrizes da Secretaria da Segurança Pública (SSP) e da direção do DETRAN/SC, bem como as regulamentações determinadas pelo CFP e CRP, atinentes à profissão de psicólogo.

Cabe destacar que a historicidade desse processo de trabalho, as legislações normatizadoras nacional e estadual, o desenvolvimento da Psicologia do Trânsito no Estado alinhado às características regionais definem como esse exercício profissional se expressa na realidade, pois configura as especificidades do campo de atuação dos psicólogos catarinenses no trânsito. Foi possível, por meio de pesquisas em documentos, relatos históricos, artigos científicos escritos por psicólogos catarinenses, caracterizar fatos importantes em relação ao crescimento da Psicologia do Trânsito no Estado e também o exercício profissional dos psicólogos na avaliação das condições psicológicas para dirigir. Assim sendo, os aspectos aqui destacados são:

- 1) As características do processo de trabalho dos psicólogos;
- 2) A participação de psicólogos no processo de organização do trabalho desses profissionais e as conquistas nas melhorias das condições de trabalho;
- 3) A criação do cargo de psicólogo policial pela Secretaria de Segurança Pública de Santa Catarina (SSP);
- 4) O ingresso dos profissionais de psicologia por meio de concursos públicos na Secretaria de Segurança Pública (SSP);

- 5) Os tipos de intervenção sobre o comportamento humano no trânsito;
- 6) A criação de eventos científicos regionais com fins de promover debates entre os psicólogos acerca de problemas relacionados ao processo de trabalho e às intervenções sobre o comportamento humano no trânsito;
- 7) A participação de psicólogos catarinenses em eventos nacionais e regionais; e
- 8) A promoção e a oferta de cursos de capacitação para os psicólogos que atuam na avaliação das condições psicológicas para dirigir.

### 3.1 ASPECTOS HISTÓRICOS DO PROCESSO DE TRABALHO DOS PSICÓLOGOS PERITOS NA AVALIAÇÃO DAS CONDIÇÕES PSICOLÓGICAS PARA DIRIGIR NO ESTADO DE SANTA CATARINA

No início da atuação nessa atividade, os profissionais de psicologia mantinham um vínculo de trabalho com as organizações de trânsito por meio de um credenciamento e eram geralmente profissionais provenientes de outros estados, como do Rio Grande do Sul, que vinham trabalhar em Santa Catarina. Essa equipe itinerante de psicólogos gaúchos, formada por Enis Reys Gil, Hermano Ducceschi, Leon Wainer, Vera Beatriz Machado, Iraci Maria Uberti da Costa e outros profissionais, viajava pelo interior do Estado uma vez por mês para realizar a avaliação das condições psicológica para dirigir - denominado de Exame Psicotécnico -, nas CIRETRANs existentes, geralmente instaladas em municípios sedes como Joinville, Blumenau, Itajaí, Florianópolis, Joaçaba, Concórdia, Chapecó, Tubarão e outros que agregavam o atendimento de municípios circunvizinhos.<sup>10</sup>

Com a abertura de novos credenciamentos no Estado no ano de 1973, essa equipe foi ampliada, e entre esses novos profissionais a psicóloga gaúcha Marilha Toaldo Garcia foi

---

<sup>10</sup> Segundo os relatos históricos, quem organizava esse agendamento para as equipes itinerantes era o pessoal das Ciretrans.

credenciada para atuar na CIRETRAN de Florianópolis, onde, pela sua experiência profissional em gestão de grupos, exerceu uma liderança importante à frente da organização do trabalho dos psicólogos catarinenses. Em novembro do mesmo ano, foi então nomeada pelo diretor em exercício do DETRAN/SC, Cel. Alinor José Ruth, como coordenadora da equipe de psicólogos responsáveis pelo exame Psicotécnico no Estado. Exerceu essa função por treze anos consecutivos, mediando negociações entre a SSP e a direção do DETRAN acerca de melhores condições de trabalho dos psicólogos catarinenses. Nesse período, a equipe de psicólogos era constituída por Gilda Balsini, Enis Reys Gil, Vera Beatriz Machado, Lílian Costa e outros.

Com o intuito de melhorar o processo de trabalho dos profissionais que atuavam nessa atividade, a coordenação do serviço de Psicologia, representada pela psicóloga Marilha Toaldo Garcia, sediada na CIRETRAN de Florianópolis, junto ao DETRAN/SC, estabeleceu a necessidade da realização de reuniões de trabalho com os psicólogos credenciados no Estado a cada três meses, normalmente aos sábados, com a finalidade de:

- 1) Avaliar as fragilidades dos procedimentos adotados no exame psicológico, compartilhando e analisando experiências sobre práticas de trabalho individuais;
- 2) Discutir os resultados encontrados nos testes aplicados;
- 3) Estudar os instrumentos psicológicos utilizados;
- 4) Analisar a necessidade da implantação de novos testes psicológicos;
- 5) Discutir estudos de caso de candidatos com a indicação de “aptos com restrição” e “inapto definitivo”, assim como avaliar a necessidade de um exame complementar ao exame psicológico com especialista da área médica; e
- 6) Avaliar problemas correlatos existentes nas CIRETRANs em que esses profissionais estavam lotados.

Ao final de cada encontro, depois de efetuada a ata com a assinatura dos presentes, já era planejada a pauta para a próxima reunião. Os resultados dessas discussões geravam um relatório que posteriormente era encaminhado à direção do DETRAN/SC, bem como aos delegados de cada DRP – CIRETRAN.

As reuniões trimestrais com os psicólogos que atuavam na avaliação das condições psicológicas para dirigir contribuíram, nesse período, na organização do processo de trabalho desses profissionais, pois implantaram algumas rotinas de trabalho como a padronização de procedimentos na avaliação psicológica e testes, uniformização de critérios para definir a aptidão e inaptidão para dirigir. Além disso, favoreceram a construção de uma inteligibilidade sobre um exercício profissional que se definia de acordo com as contingências das situações de trabalho, normalmente tendo como diretrizes as normatizações das organizações de trânsito e a aplicação de um conhecimento da ciência psicológica baseada no modo operatório de cada psicólogo. Outra vantagem decorrente desses encontros trimestrais está relacionada à integração e ao compartilhamento de conhecimentos entre os psicólogos, tão necessários e difíceis de serem implementados nesse campo de atuação profissional.

Os problemas com instrumentos psicológicos nessa atividade no país também se refletem no trabalho dos psicólogos catarinenses, com o uso constante e indiscriminado de alguns testes psicológicos, visto que a população a ser avaliada conhecia as instruções para sua execução. Nesse período, década de 1970, os testes psicológicos utilizados pelos psicólogos eram: Teste de atenção de Toulouse Pierón, Identificação de Formas I e II, Teste do Gil de Atenção Concentrada, Palográfico, Figura Humana e o Bender Gestáltico. Cabe destacar a iniciativa de criação de novos testes de atenção, como o de Identificação de Formas I, em 1979, pela psicóloga Marilha Toaldo Garcia. Como material de consulta, as tabelas de percentis e classificações de desempenho desses testes psicológicos eram repassadas aos psicólogos sem a orientação dos seus manuais de utilização (possivelmente não existiam). Os

testes de atenção, como o de Identificação de Formas I e II, Teste de Atenção concentrada do Gil, foram empregados como instrumentos técnicos na avaliação das condições psicológicas para dirigir até o final da década de 1990, e o Teste do Wartegg e Toulouse Pierón<sup>11</sup> até o ano de 2003.

Na década de 1980, houve uma mudança referente ao modelo de vínculo de trabalho com essas organizações e a criação de um novo espaço de atuação profissional junto das organizações de trânsito no Estado de Santa Catarina. No ano de 1984, em Santa Catarina, houve a criação da proposta do cargo de psicólogo policial pelo então diretor do DETRAN em exercício, Walter João Barcelos, e pela coordenadora do Serviço de Psicologia do DETRAN, a psicóloga Marilha Toaldo Garcia, os diretores da Academia de Polícia Civil do Estado de SC (ACADEPOL), os delegados de polícia Lênio Fortkamp e Luis Darci Rocha, que participaram da construção do projeto inicial do concurso público para psicólogo policial. Esta proposta foi encaminhada ao secretário de Segurança Pública em exercício na época, Heitor Sché, e efetivada no ano de 1986.

A concretização do ingresso de psicólogos nas organizações de trânsito, por meio de um concurso público no Estado, muito se deve ao empenho da psicóloga gaúcha, Marilha Toaldo Garcia. Foi uma mudança importante para os psicólogos como trabalhadores, possibilitando a abertura de postos de trabalho aos profissionais que já atuavam no Detran como credenciados à realização do exame Psicotécnico, e criando novos espaços de atuação aos profissionais que ingressavam no mercado de trabalho, visto que na capital do Estado já havia uma Instituição de Ensino Superior (IES) que desde o ano de 1978 oferecia o curso de Psicologia. Além disso, tanto empenho oportunizou a ampliação de atribuições no campo do exercício profissional dos psicólogos voltados ao trânsito.

---

<sup>11</sup> O teste Toulouse Pierón e Wartegg, de acordo com os novos critérios adotados pelo CFP, em 2003 teve seu uso proibido. Sistema de Avaliação de Testes Psicológicos. Disponível em: <[www.pol.org.br/satepsi/sistema/paginas/lista1](http://www.pol.org.br/satepsi/sistema/paginas/lista1)>.

### **3.1.1 A inserção dos psicólogos catarinenses por meio de concurso público nas organizações de trânsito**

Em 1986, é então instituído o primeiro concurso público por meio do Edital n.001 ACADEPOL/86 para o ingresso de psicólogos no quadro funcional da Secretaria de Segurança Pública, com a oferta de 70 vagas, distribuídas nas vinte e duas CIRETRANs do Estado (três vagas para cada) existentes naquele momento, sendo que a primeira CIRETRAN estava localizada em Florianópolis junto às instalações do DETRAN/SC. Vale destacar que, dos candidatos inscritos, foram aprovados ao final do processo seletivo somente 48 psicólogos. Como todas as vagas não foram preenchidas, foi necessária a realização imediata de um segundo concurso público. O Edital n. 003/ACADEPOL/86 previa a oferta de 22 vagas, sendo aprovados 23 candidatos.

Inicialmente, os psicólogos policiais foram lotados nas diversas Circunscrições Regionais de Trânsito do Estado (CIRETRANs), com a finalidade principal de atuarem na realização do exame Psicotécnico. Aos psicólogos credenciados e aprovados no concurso, foi concedida a prioridade na escolha da lotação das vagas nas cidades em que atuavam; as demais vagas foram definidas por ordem de classificação no concurso. Em algumas cidades, como São Miguel do Oeste, houve problemas no preenchimento da vaga para psicólogo policial responsável pelo exame psicológico, o que exigia constantes revezamentos dos psicólogos das cidades vizinhas, como Chapecó e Xanxerê, criando a necessidade do credenciamento de profissionais para ali atuarem.

Eis um fato que deve ser destacado pelo ineditismo no país nessa modalidade do vínculo de trabalho desse profissional como servidor público estadual, fazendo parte do quadro efetivo da Secretaria de Segurança Pública. Segundo Hoffmann (1989), todos os psicólogos que atuavam na área de trânsito em Santa Catarina, nessa época, tinham uma



vinculação empregatícia com o Estado. Até 1986, em Santa Catarina, como nos outros estados brasileiros, só existia uma modalidade de vínculo de trabalho, e os psicólogos, desde o início desse campo de atuação, eram contratados como prestadores de serviços por meio de credenciamentos junto a esses órgãos.

Os profissionais efetivados nesse concurso foram nomeados como psicólogos policiais em 01 de julho de 1986. Segundo a circular n. 0984/86 do diretor da Polícia Civil, o delegado de polícia Oscar Peixoto Sobrinho, as primeiras atribuições definidas para os psicólogos policiais nesse período foram:

- 1) Reunir, interpretar e aplicar dados científicos relativos ao comportamento humano e ao mecanismo psíquico;
- 2) Aplicar testes psicológicos individuais e coletivos, de personalidade, nível mental, aptidões específicas, interesse, escolaridade, motricidade e outros com fins de seleção profissional e ajustamento ao trabalho, dentro da área da Polícia Civil;
- 3) Participar de entrevistas complementares;
- 4) Prestar assistência psicológica, junto às delegacias de polícia, para assuntos da mulher e do menor;
- 5) Prestar assessoria no processo seletivo no concurso público para a Academia de Polícia Civil (ACADEPOL);
- 6) Dar assessoria psicológica aos policiais civis e aos alunos dos diversos cursos de formação da Academia de Polícia Civil (ACADEPOL);
- 7) Proceder ao Exame Psicotécnico nos candidatos à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH);
- 8) Participar de campanhas educativas para o trânsito;
- 9) Dar pareceres em assuntos da sua competência;
- 10) Fornecer dados estatísticos de suas atividades; e

11) Desempenhar outras tarefas semelhantes.

Depois de um certo tempo, o número de psicólogos concursados disponíveis nas CIRETRANs do interior foi diminuindo devido aos pedidos de transferências desses profissionais para a capital do Estado. Um outro aspecto que contribuiu para essa defasagem refere-se à necessidade crescente da atuação dos psicólogos em outros setores da Secretaria de Segurança Pública (SSP), centrados na cidade de Florianópolis, como o Presídio Masculino; 4ª Delegacia de Polícia Civil/Florianópolis; Diretoria de Polícia Técnico-Científica; 6ª Delegacia de Polícia da Capital – Proteção à Mulher e ao Menor; Penitenciária; atividades de Recursos Humanos; Instituto Médico Legal; Delegacias Regionais de Polícia, assim como na Academia de Polícia Civil (ACADEPOL) e Escola de Trânsito. Isso causou um afastamento gradativo desses profissionais da avaliação psicológica dos candidatos à Carteira Nacional de Habilitação (CNH). A Secretaria de Segurança Pública (SSP) só realizou um novo concurso público vinte anos depois, o que gerou a necessidade de continuar o credenciamento de psicólogos para atuar na avaliação das condições psicológicas para dirigir em todo o Estado, fato que perdura até o momento presente.

Hoffmann (1989) critica a condição de trabalho por credenciamento e enfatiza os benefícios da atuação dos psicólogos como profissionais vinculados ao DETRAN, reforçando que essa prática deveria ser implantada em todos os estados da Federação, colaborando no desempenho do papel de agentes da educação e da saúde, desvinculando a imagem de “testólogos do trânsito”.

### **3.1.2 Iniciativas na organização do trabalho e os tipos de intervenção realizada pelos psicólogos policiais que atuam no trânsito**

Uma característica importante dessa fase inicial do processo de trabalho dos psicólogos policiais foi a busca de condições de trabalho que favorecessem a realização da

avaliação psicológica, visto que nem sempre essas condições eram adequadas para os psicólogos atuarem. Um exemplo, a necessidade de atender os candidatos em espaço privativo em salas destinadas a esse fim, pois, nas CIRETRANs, as salas normalmente eram destinadas a uma diversidade de atividades, como Exame Médico, de Sinalização e Legislação de Trânsito. Outros aspectos que os psicólogos procuravam mudar eram o número abusivo de atendimentos por jornada de trabalho e a entrega imediata do resultado das avaliações psicológicas realizadas, o que comprometia a qualidade do trabalho desenvolvido.

Os psicólogos, ao se inteirarem da normativa do CFP n. 004/86, no art. 87 que determinava o máximo de 10 atendimentos de candidatos por jornada diária completa, puderam trazer ganhos significativos para o trabalho, não divulgando os resultados imediatamente após a aplicação dos testes psicológicos, mas naquele momento não conseguiram efetuar na íntegra essa adequação à normativa.

Em 1988, por iniciativa dos psicólogos policiais que atuavam no Setor de Psicologia do Trânsito (SEPSITRAN) do DETRAN/SC, houve a divulgação de informações sobre a doação de órgãos e, no momento da realização da avaliação psicológica à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), contribuíram para a campanha nacional de doação de córneas e outros órgãos. Outra ação importante ali desenvolvida pelos psicólogos no momento da realização da avaliação psicológica, depois de efetuar o contato inicial com os candidatos, era a utilização de um vídeo educativo sobre cinto de segurança e acidentes de trânsito, com duração de 20 a 30 minutos, tendo como objetivo a mudança de algumas atitudes do comportamento humano no trânsito.

Ressalta-se que o Setor de Psicologia de Trânsito nunca existiu formalmente no organograma do DETRAN, assim como a figura representativa de um coordenador. Foi uma denominação dos profissionais que realizavam atividades vinculadas à avaliação psicológica, os quais sentiram necessidade de ter uma referência para designar seu espaço de trabalho.

Um dos locais onde a contribuição desses profissionais em Santa Catarina revelou-se expressiva foi na Escola de Trânsito. Segundo Hoffmann (1997), a Escola de Trânsito do DETRAN/SC foi criada em 18 de setembro de 1980, sendo a primeira implantada no país ligada a um órgão de trânsito, com a função de educar para a cidadania e a segurança no trânsito. Atendiam-se crianças de 1ª a 8ª série do Ensino fundamental da rede estadual de ensino, proporcionando-lhes o aprendizado de como deveriam se comportar no trânsito.

Hoffmann (1997) destaca ainda que no ano de 1987 houve uma diversificação das atividades desenvolvidas na Escola de Trânsito, focando também a educação viária dos adultos, como a implantação dos cursos para policiais militares que atuavam no trânsito, motoristas de táxi, atualizações para motoristas de órgãos oficiais e direção defensiva para os alunos da Academia de Polícia Civil.

Nos anos de 1988 e 1989 se iniciou a oferta de cursos de formação de instrutores de auto-escolas, conforme previsto na Resolução n. 734/89 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Fato também a ser destacado é a diversificação de atividades realizadas pelos profissionais de psicologia nesse período e um empenho em organizar e melhorar aspectos de seu processo de trabalho, busca de capacitação sobre aspectos relacionados à segurança viária e procedimentos psicológicos, ampliando conhecimentos, não sendo um mero “técnico”, mas se capacitando para ser um facilitador na mudança de comportamentos dos participantes do trânsito.

Um exemplo é a participação do psicólogo policial Jacinto Antonio Pereira, no ano de 1987, no seminário de Formação de Instrutores de Direção Defensiva, com duração de 80 horas e patrocinado pelo SENAI, que o habilitou a ministrar disciplinas sobre direção defensiva. De 1987 a 1991 atuou como professor da ACADEPOL nos cursos da área de segurança de trânsito e direção defensiva para os cargos de investigador de polícia, escrevente, escrivão, comissário e delegado de polícia que estavam ingressando na Polícia

Civil. A criação desses cursos se deu após a constatação pela Secretaria de Segurança Pública e Chefia de Polícia Civil do envolvimento freqüente de viaturas policiais em acidentes de trânsito. Outra atividade desenvolvida desde 1988 até o presente momento é ministrar cursos de formação nos Centros de Formação de Condutores (CFCs).

Após três anos do ingresso dos psicólogos policiais nas organizações de trânsito no estado, foram realizados eventos científicos importantes, tais como o curso de capacitação para todos os psicólogos policiais sobre Psicologia do Trânsito, com o professor Doutor Renier J. A. Rozestraten, realizado em 1988, em Florianópolis, promovido e organizado pela Escola de Trânsito do DETRAN/SC.

Em abril de 1989, também em Florianópolis, aconteceu o I Encontro de Educação e Psicologia do Trânsito da Região Sul, evento promovido pela Gerência de Educação do DETRAN/SC. Nesse encontro, a psicóloga Maria Helena Hoffmann apresentou um projeto de intervenção, o “Programa permanente de orientação e avaliação de candidatos a condutor de veículos e motoristas de transporte de bens e pessoas para o Estado de Santa Catarina”, a ser implantado inicialmente na CIRETRAN da capital e posteriormente nas demais CIRETRANs, pois dependia de investimentos financeiros para ser efetivado em todo o Estado.

Em agosto de 1989, foi realizado o II Encontro dos Psicólogos Policiais do Estado de Santa Catarina, quando os psicólogos que atuavam no trânsito discutiram pontos importantes em relação à regulamentação de normas e procedimentos na avaliação das condições psicológicas para dirigir; obrigatoriedade dos registros de dados estatísticos sobre o número de exames psicológicos realizados mensalmente em cada CIRETRAN; discussões sobre as normatizações da Resolução n.670/87 do CONTRAN em relação aos art. 66 e 68, que tratavam da exigência de comprovação de domicílio pelo candidato e da diminuição do prazo de validade para CNH na renovação de exames e mudança de categoria, como forma preventiva em algumas situações; atendimento a condutores de veículos automotores que se

envolveram em acidentes de trânsito; necessidade de aquisição e implantação de uma nova bateria de testes psicológicos composta por PMK, Zulliger, Bateria EDITES (memória, percepção e julgamento) e Bender; e cursos de capacitação sobre testes psicológicos.

Um aspecto importante desse evento foi a constituição de uma comissão de psicólogos que produziu um relatório das discussões efetuadas nesse encontro sobre a regulamentação das normas e procedimentos para a realização da avaliação psicológica nos candidatos à obtenção da CNH. Esse relatório seria entregue à direção geral do DETRAN para apreciação e aprovação e, posteriormente, às Delegacias Regionais de Polícia do Estado.

A comissão ficou composta por: Wellington Soletti (10ª DRP); Elcy Soletti (10ª DRP); Maria Salete Moser (11ª DRP); Vivian Zanette (6ª DRP); Narbal Silva (12ª DRP); Maria Cristina D'Avila de Castro (1ª DRP) e Maria Helena Hoffmann (DETRAN/SC) como relatora. Algumas das normas expostas nesse relatório se referem a:

- 1) Proibição da reprodução de testes (fotocópias), conforme diretrizes do Código de Ética dos Psicólogos;
- 2) Autonomia aos psicólogos para realização de trabalhos e pesquisas sobre comportamento humano no trânsito;
- 3) Atendimento de condutores acidentados;
- 4) Ordem dos exames para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), obedecendo às diretrizes do Código de Trânsito Brasileiro (CTB);
- 5) Definição de procedimentos para organização do fluxo do trabalho, como preenchimento completo dos campos do Registro Nacional dos Candidatos à CNH (RENACH);
- 6) Aplicação de uma bateria de testes e entrevista psicológica para todos os candidatos à CNH;
- 7) Obrigatoriedade de um livro de registro com os dados dos candidatos no processo de obtenção da CNH;

- 8) O RENACH do candidato na condição de “inapto temporário”, assim como testes, laudos e entrevistas, que devem ser arquivados sob guarda e posse dos psicólogos;
- 9) Testes, entrevistas, laudos e pareceres dos candidatos examinados, que deverão ser arquivados por um prazo mínimo de cinco anos, conforme o art. 57 da Resolução 734/89;
- 10) Entrega imediata do resultado dos exames psicológicos realizados, não mais obrigatória para todos os casos, ficando condicionada às necessidades da situação;
- 11) O candidato “inapto temporário” que deve retornar um prazo mínimo de quinze dias para 1ª complementação de exames, e caso seja necessária, uma segunda complementação de exames, trinta dias para retornar;
- 12) O psicólogo, quando julgar necessário, poderá solicitar Exames Médicos complementares, anexando os laudos com os resultados dos Exames Psicológicos.

Dando continuidade a discussões iniciadas em agosto de 1989, foi realizado em Florianópolis, nos dias 23 e 24 de novembro do mesmo ano, o I Encontro Estadual dos Psicólogos do Trânsito. Nesse encontro, os psicólogos receberam o livro “O Teste de Wartegg”.

Tendo em vista o interesse demonstrado pelos psicólogos policiais que atuavam na avaliação psicológica, para o seu aprimoramento técnico foi oferecido curso de atualização sobre Wartegg e Palográfico na cidade de Florianópolis, nos dias 04 e 05 de maio de 1990, num total de 25 horas-aula, tendo como ministrante o psicólogo Claudimir de Deos, co-autor do livro Teste de Wartegg. Conforme o ofício n. 616/90, foi encaminhado convite com conteúdo programático do curso para todos os policiais. Esse curso só recebeu o patrocínio da Secretaria de Segurança Pública ou do Detran para o pagamento dos custos do palestrante. Os psicólogos tiveram que arcar com os custos de investimento para participar do referido curso, bem como de hospedagem e transporte.

Também em maio de 1990 foi encaminhado para os psicólogos policiais responderem de forma individual um questionário para analisar os novos procedimentos para a avaliação psicológica discutidos no I Encontro Estadual dos Psicólogos do Trânsito. Essa sondagem de opinião visava à coleta de dados, sugestões e análise de problemas sobre o trabalho dos profissionais de psicologia que atuavam na avaliação das condições psicológicas para dirigir no Estado. Depois de respondido, esse material deveria ser encaminhado ao DETRAN em Florianópolis. A comissão que participou da elaboração desse questionário foi composta por: Ana Maria R. Botelho, Elaine Coelho, Jacinto A. Pereira, Janice M. Coutinho, Jussara S. Medeiros, Mariana S. Kotzias, Maria Helena Hoffmann e Rosane K. Marcondes.

No ano de 1990, os psicólogos policiais que atuavam no Serviço de Psicologia do Trânsito da Gerência de Habilitação de Condutores passaram a desenvolver na Escola de Trânsito o Programa de Orientação Psicológica e Preventiva (POPP). Esse programa tinha como objetivo orientar e realizar avaliação psicológica de motoristas que se envolveram em acidentes de trânsito. De acordo com Hoffmann (1997), inicialmente esse atendimento era realizado no Serviço de Psicologia do Trânsito (SEPSITRAN), em cumprimento à Resolução n. 670/87, do CONTRAN. Com o decorrer do tempo, a Escola de Trânsito se transformou num espaço destinado ao desenvolvimento de atividades de reeducação e de educação para o trânsito. Foi sendo agregado outro tipo de atendimento, como o de condutores que cometeram infrações e tiveram sua CNH apreendida, dirigiam embriagados ou sob efeitos de substâncias psicoativas, uso de direção perigosa; menores na direção e que eram encaminhados pelo Juizado da Infância e da Adolescência entre outros. Esse programa foi desenvolvido no espaço da Escola de Trânsito por dez anos; depois, infelizmente, foi extinto.

Na circular n. 049/95, sobre as atribuições desempenhadas pelos psicólogos policiais na Secretaria de Segurança Pública /SC nesse período, são explicitadas as responsabilidades



mais pontuais sobre sua atividade na área do trânsito, além de listar as atribuições vinculadas a outros setores da Secretaria de Segurança Pública (SSP). São elas:

13) A realização da avaliação das condições psicológicas para dirigir, com os candidatos à obtenção da CNH, renovação e mudança de categoria nos termos do art. 61 da Resolução n. 737/89 do CONTRAN;

14) Realização de exame psicológico com:

- candidatos a Diretor Geral, Diretor de Ensino e Instrutores de auto-escolas;
- Examinadores de Trânsito das CIRETRANs;
- condutores de veículos automotores envolvidos em acidentes de trânsito, dos quais resultem vítimas, independente da culpabilidade judicial, de acordo com o art. 65 da Resolução 734/89, do CONTRAN;
- condutores de veículos automotores envolvidos em acidente de trânsito para o qual tenha dado causa, independente da punição que lhe for aplicável, conforme art. 78 da Resolução 734/89 do CONTRAN;

Emissão de laudos psicológicos:

- a fim de caracterizar a incapacidade do condutor para o trabalho, para efeitos junto à Previdência Social, conforme o art. 79 da Resolução 734/89 do CONTRAN;
- quando considerar os condutores aptos, inaptos temporariamente ou inaptos à primeira habilitação, renovação, mudança de categoria e na reabilitação de condutores que tiveram a CNH suspensa/cassada;

Ministrar cursos de:

- Relações Públicas e Humanas e Psicologia Educacional nos cursos para Diretor Geral, Diretor de Ensino e Instrutores de auto-escolas, de acordo com a Resolução 734/89 do CONTRAN;
- Psicologia Aplicada à Segurança no Trânsito aos Examinadores de Trânsito das CIRETRANs, conforme a Resolução n. 734/89 do CONTRAN;

Orientação aos motoristas envolvidos em acidentes de trânsito;

Elaboração de projetos e pesquisas na área de trânsito;

Promoção e/ou participação em campanhas educativas, cursos, palestras e outros eventos, nas áreas que estejam ligadas à segurança no trânsito;

Cumprimento de medidas judiciais, principalmente no caso de menores não habilitados, que são encaminhados pelo juiz à Diretoria Estadual de Trânsito (DIET); e

Atendimento às determinações do Diretor do DIET em tudo o que se refere à avaliação psicológica e à orientação na área da Psicologia.

No ano de 1995 aconteceu, na cidade de Florianópolis, o 1º Encontro Catarinense dos Profissionais Responsáveis pela Avaliação e Habilitação de Condutores. Esse encontro foi um marco na integração das categorias profissionais que atuavam no exame das condições físicas e psicológicas para obtenção da CNH. Médicos e psicólogos examinadores de trânsito de todas as regiões do Estado puderam, pela primeira e única vez, discutir aspectos relacionados às suas atividades, proporcionando troca de experiência entre profissionais e interlocução com a direção do DETRAN/SC sobre os problemas da sua região e da reformulação da Resolução n. 734/89. Os psicólogos peritos discutiram com os psicólogos da SEPSITRAN que atuavam no DETRAN/SC as dificuldades encontradas na atividade vinculada à realidade de cada região do Estado e à necessidade de padronizar critérios e instrumentos de medida na avaliação das condições psicológicas para dirigir. Tal esforço em discutir essas questões refletiu positivamente e abriu um canal de comunicação entre os profissionais de áreas afins, mas, pela falta de apoio institucional, não teve continuidade.

É importante ressaltar que, por um curto período de tempo, a Escola de Trânsito, em meados da década de 90 e 98, realizou reuniões com o SEPSITRAN, juntamente com o diretor geral do DETRAN/SC em exercício, o delegado de Polícia Mauro Dutra, e demais psicólogos peritos credenciados que atuavam nas outras regiões do Estado, no momento de renovar e iniciar o contrato de credenciamento, propiciando a interação e a troca de experiências profissionais. Percebe-se, nesse período, que a direção do DETRAN buscava a interlocução com os profissionais que estavam atuando como prestadores de serviço no Estado de Santa Catarina.

Em 1998 é promulgado o novo Código de Trânsito Brasileiro, em que constam normatizações sobre a circulação humana no trânsito e diretrizes sobre o processo de trabalho dos psicólogos, cuja denominação passa a ser de periciamento das condições psicológicas para dirigir. Uma dessas diretrizes explicitadas no anexo II da Resolução 080/98 do CONTRAN é a obrigatoriedade em nível nacional, para todos os profissionais que atuam ou queiram atuar na avaliação das condições psicológicas para dirigir, da realização do curso de *Capacitação de Psicólogo Perito Examinador de Trânsito Responsável pela Avaliação Psicológica*. Trata-se de um curso com duração de 120 horas/aulas, oferecido por Instituições de Ensino Superior (IES).

No Estado de Santa Catarina o curso foi realizado concomitantemente pela Universidade do Sul de Santa Catarina (UNISUL), no ano de 1999, e pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), capacitando psicólogos que já atuavam nesse campo e outros que tencionavam atuar. Na UNISUL, o curso aconteceu nos *campi* de Tubarão e Florianópolis. Esta IES também concorreu por meio de processo de licitação pública da SSP para a realização de um convênio com Academia de Polícia Civil (ACADEPOL), para que os psicólogos policiais que atuavam na atividade pudessem fazer tal curso. Também houve a oferta do curso de capacitação de psicólogo perito pela Faculdade de Ibirama (FIA). No presente, somente a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) continua a oferecer o curso no Estado. Como decorrência, profissionais de psicologia que realizam o curso no Estado e não estão credenciados criam a expectativa de se inserirem nesse campo de atuação, porém não são engajados; não há espaço de trabalho para todos imediatamente nesse modelo de trabalho.

Com o intuito de criar uma representatividade perante os órgãos de trânsito, os psicólogos, por meio do CRP-12, efetivaram um grupo de trabalho sobre Circulação Humana. Houve, também, a criação da Associação de Psicólogos Peritos Examinadores do Trânsito do

Estado de Santa Catarina (APPETSC) em 2002, tendo como seu presidente o psicólogo Emílio Brkanitch Filho, que representa os psicólogos não vinculados ao DETRAN/SC, mas com interesses em atuar nesse campo profissional, e a Associação dos Psicólogos Credenciados (APC) criada em 2003, representando os profissionais que mantêm uma relação de trabalho por credenciamento de prestação de serviços com esse órgão. Percebem-se dificuldades de comunicação entre essas duas associações, porém há um consenso para a manutenção do trabalho do psicólogo na avaliação das condições psicológicas para dirigir.

Outros aspectos que aconteceram no Estado desde o início do ano 2000, que vêm favorecer a ampliação das discussões sobre Psicologia do Trânsito e a mobilidade humana e o compromisso social dos profissionais que atuam nesse campo, são os eventos científicos e as discussões do CFP com o DENATRAN, e com as câmaras temáticas de Cidadania, Educação, Saúde e Meio Ambiente desse órgão. Entre alguns eventos científicos realizados, tem-se o Fórum Nacional sobre Segurança no Trânsito (FONAST), na cidade catarinense de Blumenau, em 2002. No mesmo ano, em setembro, na cidade de Florianópolis-SC, é realizado o Seminário Nacional sobre Comportamento Humano no Trânsito, cuja responsabilidade foi do Núcleo de Estudos sobre Comportamento Humano no Trânsito e do Núcleo de Referência em Avaliação e Perícia em Psicologia da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Eventos de porte nacional foram concretizados no Estado de Santa Catarina, o que demonstra um interesse e um envolvimento de instituições universitárias, profissionais e pesquisadores da área.

Em 2002, a Lei 12.291/2002 foi aprovada pela Assembléia Legislativa e sancionada pelo governador em exercício Esperidião Amim. Estabelecia a terceirização dos serviços de saúde (avaliação das condições físicas e psicológicas) no DETRAN, todavia essa lei ficou engavetada, não sendo regulamentada.

No ano de 2003 aconteceu o Fórum Catarinense pela Preservação da Vida no Trânsito, promovido pela OAB/SC, evento realizado em anos anteriores, cuja parceria tem sido a OAB/SC e DETRAN, sempre com temáticas relacionadas à circulação humana e ao sistema trânsito.

Para a orientação e fiscalização das atividades dos psicólogos peritos, o DETRAN/SC atua desde 2003 por meio da Coordenadoria de Credenciamento e Fiscalização, setor responsável do DETRAN por administrar e executar atividades inerentes ao credenciamento e à fiscalização de entidades, pessoas físicas e jurídicas prestadoras de serviços de trânsito, instituídas especificamente para esse fim por meio da Portaria n. 114/DETRAN/ASJUR/2003. Na Comunicação Interna n. 825/03/RG, de 05 de agosto de 2003, do diretor geral do DETRAN em exercício, Luiz Vanderlei Sala, faz-se referência a orientações/normatizações sobre o processo de trabalho dos psicólogos peritos para serem efetivadas nos seus respectivos locais de trabalho, como:

- 1) Horários do período de funcionamento (matutino e vespertino), determinado pela necessidade de cada Delegacia Regional de Polícia Civil a que o profissional esteja vinculado;
- 2) Valores a serem cobrados pelos profissionais pagos pelos candidatos ou Centro de Formação de Condutores (CFC) por depósito bancário, evitando o recebimento direto desse valor;
- 3) Valores sobre a taxa de reteste da avaliação psicológica;
- 4) Apresentação de relatório circunstanciado para as DRPs e DETRAN, com estatística de atendimentos realizados durante o mês e o valor pecuniário recebido pelo psicólogo credenciado;
- 5) Distribuição equitativa entre os profissionais credenciados, evitando o direcionamento abusivo para um só psicólogo;

6) Prescrição, para as Delegacias Regionais de Polícia Civil (DRPs), da obrigação de proporcionar condições de trabalho aos profissionais credenciados; e

7) Encaminhamento de sugestão para os psicólogos policiais desenvolverem outras atividades a critério das DRPs, podendo continuar na avaliação das condições psicológicas para dirigir.

As orientações sobre como deve ser o procedimento de trabalho do psicólogo perito não foram uma ação usual deste órgão de trânsito. Ao longo do tempo, foi-se modificando a incidência dessas determinações, de acordo com a postura dos gestores e a natureza dos problemas que necessitavam de intervenções mais pontuais.

Na comunicação interna do dia 08 de dezembro de 2003, a Coordenadoria de Credenciamento e Fiscalização do DETRAN/SC divulga o parecer técnico n. 084 do psicólogo policial Jacinto Antonio Pereira, como uma decisão administrativa acerca das Resoluções do CPF sobre o processo de avaliação dos testes psicológicos realizados pelo CFP na averiguação dos requisitos mínimos e obrigatórios estabelecidos pela Resolução N° 002/2003, orientando os psicólogos a utilizarem somente os testes psicológicos aprovados pela comissão consultiva do CFP. Esse parecer técnico também reforça o cumprimento do psicólogo em efetuar o número de atendimentos de, no máximo, 10 (dez) candidatos por jornada diária de trabalho, já prevista na Resolução do CFP n. 018/2000. Salienta, ainda, os cuidados com a qualidade na aplicação e correção dos testes, sem a obrigatoriedade de liberar imediatamente os resultados do exame psicológico para o candidato avaliado. Por último, instiga os profissionais a participarem, juntamente com o CRP-12, nas discussões sobre os testes psicológicos.

Observa-se, nesse processo, uma tendência da Coordenação de Credenciamento e Fiscalização em orientar e fiscalizar o trabalho dos psicólogos peritos quanto às faltas administrativas ou éticas, o não cumprimento devido da sua atividade, bem como os cuidados

com o exercício profissional do psicólogo em atender a legislação quando utiliza instrumentos de medida e realiza a avaliação das condições psicológicas para dirigir, previstas em resoluções pelos órgãos representativos, como CFP e CRP-12.

Em abril de 2004, o governador do Estado assinou o Decreto n. 1.638 (DETRAN, 2004)<sup>12</sup>, regulamentando e implementando, em junho de 2005, a atividade de psicólogo perito em clínicas credenciadas para a realização da avaliação psicológica em candidatos à obtenção da permissão, mudança de categoria e renovação da CNH, para profissionais que exercem atividade remunerada no transporte de bens ou pessoas e outros exames previstos na legislação ou exigidos pela autoridade de trânsito. Cabe destacar que a criação do decreto estadual estava sendo estudada pela SSP e DETRAN desde o ano de 2003. Num primeiro momento, investigaram-se os modelos de funcionamento dos CACs de outros estados, como São Paulo, para definir como se construiriam as diretrizes dessa estrutura de funcionamento no estado catarinense.

As novas normas para os psicólogos peritos continuarem credenciados para atuar na atividade obedeceu às diretrizes dispostas no decreto estadual, como envio de proposta de trabalho para a Coordenação de Credenciamento e Fiscalização do DETRAN, com os dados pessoais de cada psicólogo, descrição do espaço físico do local de atendimento, testes psicológicos a serem utilizados e cópias dos alvarás da prefeitura, Corpo de Bombeiro e Vigilância Sanitária, vistoria do local por funcionários da DRP do município em que se localiza o CAC. No final do processo, é expedido um alvará de licença anual do DETRAN para o funcionamento dos CACs.

A legislação sobre a prestação de serviços terceirizados de psicólogos nessa atividade não é novidade no Estado de Santa Catarina. Há, até o momento, 95 (noventa e cinco) psicólogos credenciados, segundo dados fornecidos pelo DETRAN (2006). A aprovação

---

<sup>12</sup> Em anexo, decreto n. 1638/04.

desse decreto legaliza a atividade do psicólogo perito no Estado oito anos após a implementação do CTB no País. Nesse decreto, são definidos os espaços físicos para o psicólogo perito trabalhar e estipuladas as regras sobre o gerenciamento dos serviços prestados pelo profissional de psicologia, numa perspectiva de aumento na contratação de novos profissionais.

A aprovação do Decreto n. 1638/04, aparentemente, marcou uma nova fase para o trabalho dos psicólogos peritos no Estado de Santa Catarina e trouxe, no seu bojo, os impasses sobre o que de fato está instituído e o que foi implementado nas administrações públicas anteriores. São problemas que acompanharam o exercício profissional do psicólogo na avaliação das condições psicológicas para dirigir no Estado, mas que, até o momento, não efetivaram mudanças estruturais sobre o processo de trabalho.

Como decorrência, discussões antigas sobre o trabalho do psicólogo perito agora estão sendo encaminhadas, e são perceptíveis os avanços dessas discussões entre a Associação dos Psicólogos Credenciados do DETRAN/SC (APC), Conselho Regional de Psicologia (CRP-12), e Associação de Psicólogos Peritos Examinadores do Trânsito do Estado de Santa Catarina (APPETSC), e o próprio DETRAN/SC, em relação à definição de valores para os honorários de trabalho, bem como o zelo pela qualidade desse exercício profissional.

Em setembro de 2004, foi formada uma comissão composta por Rodolfo Carlos C. Gonçalves e Jacinto Antônio Pereira (DETRAN /SC), Emílio Brkanitche e Roberto Moraes Cruz (APPETSC), Carla Bianca Vieira e Vera Lúcia Naes (APC) e Elina N. da Fonseca Prux Casas (CRP /12), para estudar os valores a serem cobrados pelos psicólogos que oferecessem condições de implantar e manter os CACs. Essa comissão efetuou inicialmente um levantamento da média de avaliações realizadas por mês nas CIRETRANs /SC e constatou, naquele momento, que cada psicólogo credenciado poderia atender de duas a quatro avaliações por dia, mas, para isso, os valores desse serviço deveriam ser alterados de R\$ 10,64



(dez reais e sessenta e quatro centavos) para R\$ 64,28 (sessenta e quatro reais e vinte e oito centavos), conforme tabela de referência da Federação Nacional dos Psicólogos (FENAPSI).

Essa mesma comissão demonstrou numa planilha de custos as despesas fixas e variáveis previstas com a instalação e manutenção dos CAC, bem como os serviços a serem prestados, sugerindo o valor da tabela da FENAPSI, para o serviços cobrados nos CAC, o que permitiria cumprir as exigências do Decreto n. 1.638/04, e uma remuneração justa para os profissionais que ali atuam. Esse parecer foi encaminhado ao diretor do DETRAN, contendo a planilha de custos e o preços dos serviços a serem cobrados nos CAC. Em outubro de 2004, nova solicitação é encaminhada pela APPETSC, Associação de Psicólogos credenciados do DETRAN/SC, e o Conselho Regional de Psicologia (CRP/12) com as mesmas exposições de motivo, mas nenhuma dessas solicitações foram atendidas.

Em dezembro de 2004 foi realizada uma audiência com o diretor do DETRAN/SC, representante do Secretário de Segurança Pública, psicólogos credenciados e não credenciados, CRP-12 e representações dos sindicatos dos CFCs para discutir as implicações do cumprimento na íntegra do Decreto n. 1.638/04 no Estado. Um dos impasses foi a aprovação dos valores da avaliação psicológica previstos conforme tabela nacional de honorários fixados pelo Conselho Federal de Psicologia e FENAPSI para esse tipo de avaliação, no valor de R\$ 64,28 (sessenta e quatro reais e vinte e oito centavos). Valor imediatamente vetado pela direção do DETRAN, que tinha como justificativa a oneração do custo final da CNH para a população.

Nova reunião foi realizada com a Direção do DETRAN/SC em 05/05/05 e os psicólogos peritos, quando se definiu, depois de muitas discussões e pouca flexibilização nas negociações entre as representações interessadas, o valor de R\$ 30,00 (trinta reais) para a avaliação psicológica e de R\$ 15,00 (quinze reais) para os valores dos retestes. Cabe destacar que esses valores devem custear todos os encargos advindos da existência desse espaço, desde

custos com manutenção, pagamento de tributos municipais, estaduais e federais, funcionários e material utilizado como testes psicológicos. Não havendo, porém, garantia alguma de que essa relação de prestação de serviço será renovada anualmente.

Em Santa Catarina, para o exercício profissional do psicólogo na avaliação das condições psicológicas para dirigir, havia até junho de 2005 duas modalidades de vínculos institucionais: uma é a estabelecida por credenciamento de profissionais autônomos de psicologia dispostos segundo as diretrizes do decreto estadual, e outra, formada por psicólogos policiais, que são funcionários públicos estaduais.

Até o momento presente, em Santa Catarina, psicólogos credenciados executam essa mesma atividade em clínicas exclusivas, denominadas de Centro de Avaliação de Condutores (CAC), e psicólogos policiais atuam nas Circunscrições Regionais de Trânsito (CIRETRANs), localizadas nas DRPs das seguintes cidades: Caçador, Joaçaba, Brusque e Ituporanga. Os psicólogos policiais dispostos nas demais CIRETRANs gradativamente foram encaminhados para realização de outras atividades vinculadas à Secretaria de Segurança Pública.

É importante ressaltar que essa categoria profissional desempenha o mesmo serviço, mas com vínculos de trabalho diferenciados com a organização contratante, DETRAN/SC. Os psicólogos peritos credenciados recebem um valor equivalente a R\$30,00 (trinta reais), pagos pelo usuário do serviço por avaliação psicológica efetuada. Já para os psicólogos policiais, esse valor é recolhido num documento de cobrança denominado de guia DARE (referente ao pagamento de taxas pagas para o Estado, mas não se acrescenta esse valor ao seu salário). Um aspecto que deve ser destacado são as diferenças na remuneração mensal desses profissionais, bem como a aplicação da legislação trabalhista prevista somente para os psicólogos que estão sob um contrato de trabalho regido pelo Estatuto dos Servidores Públicos Estaduais. É possível que, ao longo do tempo, isso tenha criado um clima de menos valia e de animosidade

entre esses profissionais, reflexo das diferenças impostas pelos atos administrativos da SSP e DETRAN/SC na regulação dessa relação de trabalho.

Sabe-se que garantir a empregabilidade é importante, contudo, de acordo com o Jornal do Conselho Regional de Psicologia (2005), em nota sobre os resultados da negociação com o DETRAN, devem prevalecer os princípios éticos da profissão. Quando a inserção profissional está sendo o motivo dos profissionais de psicologia, a Ciência Psicológica perde espaço na construção de perspectivas de promover o bem-estar da sociedade em geral e de construir conhecimentos nos assuntos referentes à área do trânsito. Então, vale perguntar: Será que essa mudança contribuiu para a melhoria do processo de trabalho dos psicólogos? E mais: é possível que promova a realização de um trabalho que garanta a legitimidade social?

#### **4 MÉTODOS, MEDIDAS E CRITÉRIOS QUE NORTEIAM O PROCESSO DE TRABALHO DOS PSICÓLOGOS PERITOS EXAMINADORES DE TRÂNSITO**

O trânsito é um campo de atuação profissional dos psicólogos que utilizam procedimentos e técnicas psicológicas com o objetivo de avaliar as condições psicológicas para dirigir, tais como atenção, percepção, nível mental, equilíbrio psíquico, cognição e tomada de decisão. Além disso, objetiva-se detectar comportamentos de risco à segurança no trânsito, entre os quais uso e abuso de substâncias psicoativas, agressividade, impulsividade e ansiedade, todos previstos nas legislações de trânsito do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e explicitados no Anexo II da Resolução n. 80/98 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).<sup>13</sup> O trânsito é definido por Rozestraten (1988, p. 4) como “o conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas, que tem por fim assegurar a integridade de seus participantes.”

Para atuar nessa atividade, o psicólogo perito precisa conhecer o que está avaliando, ou seja, quais são as condições psicológicas necessárias para dirigir e construir uma inteligibilidade na avaliação de tais fenômenos, definindo critérios adequados à aprovação ou não do candidato, com fins de preservar aqueles que circulam pelo sistema trânsito. Ao se tomar a noção de que dirigir é um comportamento, entende-se, de acordo com Botomé (2001), um tipo de relação entre o que o sujeito faz (sua ação) e o ambiente no qual realiza essa ação. Destaca-se, então, que, como qualquer evento, o comportamento pode ser definido de diversas formas, de acordo com a natureza, objetivos de quem o define, conhecimento existente ou acesso ao que já existe, metodologia utilizada e instrumentos disponíveis à atividade de dirigir.

---

<sup>13</sup> CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO - Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997. Coletânea de Legislação de Trânsito e Resoluções do CONTRAN até 84/98, atualizada até dezembro de 1998, que traz as resoluções 07/50/71 e 80, de 1998.

Rozestraten (1988), em seu livro *Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos*, define como domínio científico da Psicologia do Trânsito a análise de fenômenos e processos psicológicos na atividade de dirigir, enfatizando a percepção e o processamento das informações, tomada de decisão (avaliação, ponderação e julgamento), reação à situação e *feedback* do processo. Destaca, ainda, outros fatores psicológicos como os traços de personalidade, emoção, motivação, atitudes, memória e aprendizagem. Na avaliação das condições psicológicas para dirigir, quais aspectos os psicólogos peritos discriminam como mais importantes a serem caracterizados? Nesse sentido, conhecer os fenômenos psicológicos que os psicólogos peritos priorizam, ao avaliar os candidatos para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), contribui na caracterização dos fenômenos psicológicos presentes na atividade de dirigir.

Um outro aspecto que o psicólogo perito necessita para realizar adequadamente seu trabalho é próprio da “habilidade do avaliador em escolher estratégias e procedimentos (recursos metodológicos e técnicos)” (ALCHIERI; CRUZ, 2003, p. 36). Para isso, é importante que exista uma compreensão de como avaliar. As etapas anteriores ao processo de avaliar exigem do profissional de psicologia planejamento, condição necessária para a execução de um trabalho com qualidade. Vale lembrar que isso não é tão fácil. Conforme Alchieri e Cruz (2003), um dos principais problemas para o trabalho dos psicólogos, não só os especialistas na área da avaliação, é organizar os instrumentos e os procedimentos necessários à compreensão dos fenômenos psicológicos. Nesse ponto frágil, instala-se uma das críticas mais freqüentes na atividade do psicólogo perito: a má aplicação dos procedimentos e a redução da avaliação psicológica a testes, estigmatizando os psicólogos como os “profissionais dos testes”. É possível que os psicólogos peritos estejam compreendendo que aplicar testes e corrigi-los é o que constitui o processo de avaliar?

De acordo com Alchieri e Cruz (2003), avaliação psicológica é processo de trabalho resultante de três aspectos interdependentes: a medida, o instrumento e o processo de avaliar. Cruz (2005) define a avaliação psicológica como um processo de trabalho que tem por objetivo produzir conhecimento e intervenção profissional sobre dimensões psicológicas que precisam ser compreendidas em suas propriedades, extensão ou efeitos. Já para Pugliesi (2005), a denominação avaliação psicológica é controvertida na literatura especializada, devido à questão semântica do termo. Anteriormente denominada de psicodiagnóstico, por estar associada ao enfoque médico com objetivos classificatórios, causava desconforto e gerava resistência nos profissionais da área. Então, passou-se a usar o termo avaliação pela abrangência e neutralidade do termo, podendo referir-se a dois sentidos na língua inglesa: *assessment* e *evaluation*. O primeiro significa diagnóstico ou avaliação das condições psicológicas ou capacidades dos sujeitos em situação individual ou de grupo, e o segundo supõe atribuição de valor a um objeto de estudo.

O profissional de psicologia, ao atuar nessa atividade, identifica e caracteriza algumas capacidades ou condições psicológicas dos condutores para dirigir e usa instrumentos na avaliação psicológica em que a medição ou a testagem, são procedimentos usuais. Na testagem, o psicólogo perito obtém o desempenho do sujeito testado, um fato constatado por meio de um acesso instrumental, técnicas, e comparado com o desempenho da medida do fenômeno. Haveria possibilidade de o psicólogo estar avaliando? Para que possa ocorrer a caracterização de um fenômeno psicológico, são utilizadas medidas padronizadas, presentes nos diversos tipos de testes que procuram identificar as dimensões dos fenômenos ou processos psicológicos subjacentes ao comportamento humano para dirigir. O desconhecimento sobre a natureza do fenômeno a ser medido, para Cruz (2004)<sup>14</sup>, constitui um problema, pois pode ser que a medida realizada não seja uma medida psicológica, e o teste

---

<sup>14</sup> Notas de orientação, 26/10/04.

usado como medida padronizada pode não corresponder à medida do desempenho individual.

É importante destacar que concorre, no momento da testagem, um conjunto de processos clínicos, ou seja, a compreensão dos processos psicológicos que estão na psicodinâmica do trabalho, presentes na relação que o psicólogo tem com o candidato desde o momento quando faz o *rappor*t, observa as reações do candidato nos procedimentos da avaliação psicológica, até o momento da comunicação da sua decisão de aptidão ou inaptidão para dirigir. Segundo Cruz (2006)<sup>15</sup>, esses são aspectos clínicos da avaliação, levados mais ou menos em consideração, dependendo da capacidade que o profissional possui em organizar no processo de trabalho os aspectos factuais vinculados ao diagnóstico, constituindo uma compreensão hermenêutica do processo. Nesse sentido, o psicólogo perito avalia? Examina? Ou está apenas atuando como aplicador de testes?

De acordo com Cruz (2002; 2006), avaliar faz parte do processo de conhecer e pressupõe ter conhecimento sobre as variáveis que constituem o fenômeno psicológico, diferente do senso comum, que se baseia em premissas e crenças acerca do comportamento humano. O autor considera que há necessidade de observar as exigências metodológicas que possibilitem descrever os fenômenos psicológicos e permitam a construção de uma inteligibilidade sobre os mesmos. Ainda para Cruz, propicia o acúmulo de conhecimentos, pois favorece a compreensão da relação entre o conhecimento que é deduzido desse processo e a resposta à demanda social, mas só se torna um conhecimento acessível aos profissionais de psicologia quando se transforma em condutas sociais e profissionais. Como destaca Cruz (2002, p. 20), “um método ou uma técnica, que não se esteja suportado por uma necessidade de conhecer aquilo que se pretende investigar ou transformar, gera uma prática cega que se esteriliza.”

---

<sup>15</sup> Notas de orientação, 31/01/06.

Avaliar é diferente de examinar, pois, quando se denomina o termo avaliação psicológica para dirigir, refere-se a um processo mais complexo que inclui:

- 1) O exame psicológico propriamente dito;
- 2) Um conhecimento dos aspectos observados nas reações do sujeito no momento do exame psicológico, enfrentamentos, uso de mecanismos defensivos ou reativos na dinâmica da relação entre avaliador e avaliado;
- 3) Conhecimento da história clínica dos sujeitos avaliados;
- 4) Observação do comportamento verbal e não-verbal;
- 5) Possibilidade de construção de conhecimentos decorrentes de hipóteses de trabalho derivadas de uma síntese diagnóstica; e
- 6) Devolução dos resultados obtidos na testagem psicológica.

Todos esses pontos refletem um grave problema no processo de trabalho do psicólogo perito. Ao tomar a decisão e informar que o condutor apresenta condições psicológicas ou não para dirigir, qual o critério usado? Da testagem? Do exame ou da avaliação? Esse processo de trabalho dos psicólogos peritos pode ser compreendido como uma avaliação psicológica? Ou parte desse processo?

Constata-se, então, no processo de trabalho dos psicólogos peritos no trânsito, diversidade nos modos operatórios, que variam de psicólogo para psicólogo, o que caracteriza diferenças no comportamento dos profissionais na atividade. É possível que essas diferenças estejam associadas à orientação dos modelos conceituais explicativos e à terminologia técnica associada, a graus de conhecimento sobre os fenômenos psicológicos e a processos clínicos inerentes ao processo de avaliar e também às rotinas de trabalho.

Fleury e Vargas (1983), em seu estudo sobre a organização do trabalho, envolvem a maneira de dividir e sistematizar as tarefas. Para esses autores, no setor produtivo há três elementos importantes: homem, máquina e produto, e apontam duas características para essa



análise: a tecnologia de produção e as características do ambiente onde se organiza a produção. Ao se comparar isso com o processo de trabalho dos psicólogos peritos, não há intermediação de máquinas, o que, segundo os autores, requer que o profissional tenha conhecimento e habilidade para desenvolver seu trabalho. Os psicólogos peritos usam recursos tecnológicos que são representados por método e procedimentos que garantem uma inteligibilidade para as informações que serão obtidas indiretamente por meio dos instrumentos de medida, dos depoimentos e da observação direta ao avaliar no candidato as condições psicológicas para dirigir.

As características do ambiente de trabalho dos psicólogos peritos são definidas pela legislação de trânsito prevista no CTB, nos órgãos consultivos de trânsito como CONTRAN e CETRAN e nos órgãos executivos como DENATRAN, SSP e DETRAN. O espaço concreto em que ocorre essa atividade em Santa Catarina, desde junho de 2005, recebe a denominação de Centro de Avaliação de Condutores (CAC), e segue as especificações definidas pelo Decreto Estadual no 1638/04<sup>16</sup>, bem como a regulamentação prevista para o exercício da profissão de psicólogo no país. Os profissionais devem renovar anualmente seu credenciamento, no DETRAN, assumindo concomitantemente funções técnicas e administrativas nesse local.

Para Fleury e Vargas (1983), observar como são operados os centros de decisões é compreender uma das dimensões mais importantes no processo de organização do trabalho. Na atividade do psicólogo perito, isso se constitui numa das variáveis que interfere nas características do seu processo de trabalho presente nos CAC. Parte desse processo é planejada, executada e controlada pelo próprio psicólogo perito: os aspectos operacionais, com autonomia para gerenciá-los, e os aspectos estratégicos, ainda são definidos e estipulados pelas instâncias normativas das organizações de trânsito do Estado e órgãos de classe.

---

<sup>16</sup> Em anexo, decreto nº 1638/04.

Assim, há um primeiro bloco de decisões de caráter estratégico que estão ligadas à estruturação do processo de planejar e garantir o controle propriamente dito desse trabalho (FLEURY; VARGAS, 1983). Esse primeiro bloco de decisões é configurado pela hierarquia representada pelos gestores do DETRAN/SC, que administram essa relação de trabalho com base no Decreto Estadual n.1638/04, alinhadas às necessidades locais efetivadas pelos gestores das DRPs/ Ciretrans. As normatizações estaduais definem o valor da remuneração desse serviço, o profissional credenciado e as especificações do espaço físico para efetuar os atendimentos. Também definem o horário de funcionamento dos CACs, de segunda a sexta-feira, e funcionamento facultativo aos sábados para prestar atendimento aos grupos de candidatos, distribuídos por período de trabalho (matutino e vespertino), tendo como referência uma agenda de trabalho organizada diariamente pelos profissionais de cada CAC.

Outras instâncias que participam de decisões estratégicas e têm poder de definir e fiscalizar esse processo de trabalho são o Conselho Federal e o Conselho Regional de Psicologia. Um exemplo disso é a jornada diária. Segundo a Resolução do CFP 018/00, em seu art. 86, estabelece-se que os psicólogos devem restringir o número de pessoas a serem examinadas em 10 a cada período de atendimento, diretriz anteriormente definida na Resolução do CFP 004/86, de 19 de outubro de 1986. Mas, de acordo com a Comunicação Interna n. 356/05, de 08/06/05, do DETRAN/SC, é determinado que os profissionais credenciados atendam a demanda até o limite necessário, excepcionalmente, quando solicitado pelo Delegado Regional de Polícia Civil. Essa situação gera distorções no entendimento das legislações normatizadoras que os psicólogos devem seguir para organizar seu processo de trabalho. Nesse sentido, conhecer as decisões estratégicas que normalmente fazem parte do seu trabalho permite caracterizar, no seu processo de trabalho, qual é o grau de controle e planejamento que o psicólogo perito percebe ter para realizar essa atividade.

Um segundo bloco de decisões são as operacionais e estão relacionadas às ações de cada profissional ao planejar e executar o trabalho, caracterizando seu modo operatório, por meio da escolha do tipo de instrumento e da técnica a ser utilizada na avaliação psicológica, quantidade de instrumentos aplicados, forma de aplicar e corrigir os instrumentos utilizados, o lugar em que corrige os resultados dos instrumentos psicológicos, o tempo dedicado a essa tarefa e, por fim, os prazos para emissão de um parecer de apto, apto com restrição, inapto temporário e inapto definitivo. Assim, pesquisar o processo de trabalho dos psicólogos peritos significa compreender como esse profissional toma decisões que caracterizam variações ao executar seu trabalho.

#### 4.1 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE AVALIAÇÃO DAS CONDIÇÕES PSICOLÓGICAS PARA DIRIGIR

Parte das dificuldades encontradas na atividade do psicólogo perito está exatamente no manejo do instrumento utilizado, na amplitude da escolha do tipo de testes, técnicas e indicadores pertinentes para planejar e realizar o processo de avaliar de uma forma científica. Na avaliação das condições para dirigir, os psicólogos peritos utilizam técnicas de observação, entrevista e instrumentos de medidas padronizados - os testes psicológicos. Por meio da observação é possível analisar as manifestações da conduta do avaliando: relação com o avaliador, como age na situação de estar sendo avaliado, tipo de interação que o sujeito faz com o grupo, como executa as tarefas propostas. São dados que o profissional analisa e emite uma hipótese de trabalho sobre as manifestações comportamentais do avaliando. Para Cruz e Alchieri (2003), a entrevista representa a possibilidade de verificação mediada pela autopercepção do examinando, das suas manifestações comportamentais por meio do diálogo entre avaliador e avaliando. Pode ser representada tanto na forma escrita, por meio de e questionários – inventários, quanto na forma verbal.

Conforme Sensinando e Correia (2002), é importante tornar a entrevista um instrumento efetivo na seleção. Os autores, por meio de revisão criteriosa da literatura, descrevem aspectos relacionados a sua validade e eficácia no processo de seleção de pessoas. No trabalho do psicólogo perito, apesar de constar como um procedimento obrigatório previsto em legislação de trânsito, essa técnica nem sempre é realizada adequadamente. E quando a entrevista psicológica é efetuada, traz questionamentos referentes às informações priorizadas pelo psicólogo, em que circunstância acontece e que critérios norteiam a interpretação dos dados obtidos.

Dalbosco (2005) investigou as principais representações sociais de psicólogos peritos que atuam no exame das condições psicológicas para dirigir sobre a entrevista psicológica. Participaram desse estudo 13 psicólogos peritos, das regiões norte, sul e oeste do Estado de Santa Catarina. Foi constatado que os psicólogos peritos destacam, como ponto central das suas representações sociais, a entrevista como técnica de coleta de dados ou informações, seguida da compreensão que é uma técnica complementar no exame psicológico. Dalbosco ainda destaca que, apesar de ser uma técnica com a qual o psicólogo tem contato desde a formação acadêmica, estando presente no cotidiano do seu trabalho, as representações sociais evocadas não trouxeram uma compreensão diferenciada do que seja entrevistar candidatos no momento de avaliar suas condições psicológicas para dirigir. Salienta que é necessário que o psicólogo tenha conhecimentos científicos, assim como experiência profissional para compreender as informações que podem surgir no momento da entrevista psicológica. Caracterizar o processo de trabalho do psicólogo perito permite averiguar como é efetivada a aplicação da entrevista psicológica, como técnica prevista no Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Na situação da avaliação psicológica para a obtenção da CNH, é importante considerar a situação de ineditismo e de tensão para grande parte da população atendida no momento em

que é avaliada. Em geral, é a primeira ou única oportunidade do contato com um psicólogo e com os procedimentos de testagem, normalmente desenvolvidos em grupos, compostos de forma heterogênea. Nesses grupos, há candidatos à Carteira Nacional de Habilitação (CNH) com a idade de dezoito anos ou mais, motoristas habilitados em processo de mudança de categoria e renovação de exames, pessoas com restrito nível de escolaridade e universitários, e isso pode gerar inibições em algumas pessoas, como o medo de estarem sendo observadas e de cometerem erros na testagem.

Um outro aspecto a considerar é a inexistência de um perfil profissiográfico da função que defina as características necessárias num condutor para dirigir, diferente do processo de seleção de pessoal nas empresas, que é sustentado e conduzido pela análise desse perfil. O psicólogo perito avalia diversos aspectos psicológicos nesses grupos de candidatos à CNH, desde o motorista profissional que utiliza o veículo como ferramenta de trabalho, ao jovem que deseja obter sua primeira habilitação, aparentemente sem distinções no uso de critérios ou de instrumental. Trata-se de um aspecto complicador do seu processo de trabalho. Não há sistematização das características psicológicas dos motoristas à Carteira Nacional de Habilitação (perfil profissiográfico) que possa servir de parâmetro para seu trabalho. Há, sim, uma lacuna na produção conhecimento sobre as características dos diferentes grupos de motoristas que participam do sistema trânsito.

Segundo Rozestraten (2003, p. 42), “como avaliar a eficácia dos exames psicológicos obrigatórios para candidatos a motoristas, tendo em vista os diferentes perfis profissionais e objetivos de uso dos veículos?” A atividade do psicólogo perito acaba sendo realizada de forma descontextualizada, em que normalmente não são considerados os diferentes tipos de motoristas que participam do sistema trânsito. Essa situação tem interferido no resultado final do trabalho? Conhecer como os psicólogos peritos lidam com essa lacuna de conhecimento

sobre o perfil profissiográfico permite descrever alguns aspectos das características psicológicas dos motoristas nas diferentes categorias da CNH.

Os testes psicológicos têm sido os principais recursos técnicos que o psicólogo perito utiliza para avaliar condições psicológicas para dirigir e podem ser caracterizados como “instrumentos objetivos e padronizados de investigação do comportamento, que informam sobre a organização normal dos comportamentos desencadeados pelos testes, ou de suas perturbações em condições patológicas” (ALCHIERI; CRUZ, 2003, p. 29). Para esses autores, há certas condições necessárias à qualidade e legitimidade no uso dos testes psicológicos, como a elaboração e análise dos itens, estudos de validade, de precisão e de padronização.

Entre essas condições, a padronização e a validade representam um dos aspectos complicadores na utilização dos instrumentos pelo psicólogo perito. A padronização é o procedimento que estabelece as normas de utilização do teste psicológico e possui “procedimentos de aplicação, direitos dos testados, controle das variáveis, normas de divulgação dos resultados, as quais garantem a boa qualidade na coleta dos dados, seu uso adequado e eficaz e conclusões coerentes” (NORONHA e Col., 2003, p. 3). Como os psicólogos peritos utilizam nos seus procedimentos de avaliação as normas de padronização dos testes psicológicos? Respeitam as especificações das características da população que o teste propõe-se avaliar? Seguem a classificação das normas dos resultados obtidos pelos testados, por meio dos percentuais, escores e classificação do comportamento avaliado? É nesse sentido que caracterizar o processo de trabalho do psicólogo perito permite averiguar como é efetivada a aplicação e a correção das normas de padronização previstas nos testes psicológicos.

Segundo Pasquali (2001), o teste psicológico precisa ainda apresentar evidências de validade e precisão. A validade do instrumento possibilita verificar se, de fato, o teste mede o

que pretende medir. De maneira geral, “a utilização de um teste que não forneça parâmetros psicométricos poderá prejudicar o diagnóstico de pessoas em diferentes contextos” (NORONHA e Col. 2003, p. 4). Um desses contextos é a avaliação das condições psicológicas para dirigir. Infelizmente, mesmo apresentando dúvidas quanto à validade dos instrumentos, o problema não estimulou os profissionais de psicologia a buscar soluções, tendo continuado a usarem indiscriminadamente os mesmos instrumentos disponíveis de sua preferência, sem garantias da cientificidade.

A utilização desses instrumentos psicológicos tem se dado principalmente pelo critério da economicidade, ou seja, mais baratos, mais fáceis e rápidos de serem aplicados e corrigidos. Há uma inversão dos indicadores que devem ser levados em conta na escolha dos instrumentos para serem utilizados, não sendo consideradas a eficácia, validade e precisão. É o que se percebe até o momento, e como não há pesquisas intensivas de validação para cada região do país, os psicólogos peritos podem estar aplicando testes psicológicos que não observam as variáveis demográficas de cada região.

Duarte (2003) apresenta um exemplo de pesquisa que deveria ser freqüente no contexto de trabalho dos psicólogos peritos, a correlação da medida dos instrumentos psicológicos e o comportamento do condutor no trânsito. A autora investigou no ano de 1999 a validade preditiva de testes psicológicos como Atenção Concentrada de Toulouse-Pierón, versão projetiva do teste Bender Gestáltico, então utilizado rotineiramente na avaliação das condições psicológicas para dirigir pelos psicólogos peritos atuantes na cidade de Passo Fundo (RS). Nessa pesquisa, foi incluído, para efeitos de validade, o Inventário Fatorial de Personalidade (IFP). Participaram do estudo 182 candidatos à primeira habilitação da CNH, submetidos à avaliação psicológica nos CFC, observando-se os dados obtidos nos testes e o comportamento do condutor depois de habilitado. Após um ano, nove motoristas haviam cometido algum tipo de infração com potencial de risco pessoal ou a terceiros. A autora não

encontrou correlação significativa entre os testes avaliados e o tipo de comportamento apresentado pelos motoristas.

Hurtz e Bandeira (2003) ressaltam que estudos sobre processos de avaliação psicológica são ainda incipientes e destacam três eixos que poderiam nortear a pesquisa no país: a) pesquisa básica que desenvolva a adaptação à normatização e validação dos instrumentos; b) aplicações que respondam a necessidades específicas da realidade; e c) apoio às linhas de pesquisa nas diversas áreas da Psicologia. A pesquisa básica, primeiro eixo sugerido pelos autores, é vital para o exercício profissional do psicólogo perito, não só na adaptação de normatizações e validações regionais, mas na construção de instrumentos. No Brasil, apesar de existir uma história de prática profissional dos psicólogos peritos voltada à avaliação das condições psicológicas para dirigir, não houve a construção de instrumentos autóctones condizentes com essa modalidade de avaliação. Isso pode ser reflexo do que aconteceu com a avaliação psicológica ao longo dos anos, relegada ao esquecimento pelos pesquisadores, profissionais e seus órgãos representativos, como CFP e CRPs.

Tal situação parece estar se revertendo diante das críticas e dos questionamentos sobre a utilização e aplicação dos testes psicológicos. Bandeira (2001) relata a evolução da avaliação psicológica e reforça que a preocupação com a condução ética no ensino da avaliação tem levado à atualização, validação e normatização dos instrumentos e técnicas de avaliação pelos pesquisadores e profissionais que os utilizam.

Hurtz e Bandeira (2003) destacam a necessidade da formação para trabalhar com avaliação psicológica e salientam que só o curso de graduação não é suficiente para isso. Os autores enfatizam que, no uso dos testes psicológicos como atividade privativa dos psicólogos, deveria ser priorizada a formação profissional com destaque para conhecimentos em avaliação psicológica.



Para haver qualidade no processo de trabalho da avaliação das condições psicológicas para dirigir, é requisito que o psicólogo tenha uma formação adequada, com experiência em lidar com situações de procedimentos de aplicação, análise de informações, tanto de testes objetivos, quanto projetivos<sup>17</sup>, controle das situações adversas (no caso de seleção de motoristas, grande quantidade de pessoas sendo avaliadas, tendo que garantir os princípios da isonomia), conhecimento dos fundamentos científicos dos instrumentos que utiliza e, principalmente, percepção dos fenômenos e processos psicológicos que concorrem nessa situação.

Normalmente, o profissional de psicologia restringe ao período da graduação universitária a qualificação para utilizar instrumentos de medida. Entretanto, o contexto exige que os psicólogos peritos continuem constantemente investindo na sua formação e no desenvolvimento da sua qualificação profissional, a fim de que possam desempenhar com êxito a avaliação das condições psicológicas para dirigir.

Silva (2004), ao examinar a formação do psicólogo em três diferentes universidades brasileiras, por meio de planos de ensino de disciplinas relacionadas à formação em avaliação psicológica, constatou baixo grau de precisão na formação desses futuros profissionais para a prática profissional. É possível que a formação desses profissionais seja deficiente e interfira no desenvolvimento da aptidão para realizar sua prática, comprometendo a avaliação de fenômenos e processos psicológicos, bem como o entendimento dos termos técnicos. É mister, então, caracterizar o que os psicólogos do trânsito compreendem como condições psicológicas, já que podem estar compreendendo que os resultados obtidos na mensuração do desempenho dos sujeitos avaliados sejam o resultado da avaliação das condições psicológicas destes.

---

<sup>17</sup> Pasquali (2001) mostra que há várias maneiras de diferenciar os tipos de testes, podendo ser quanto a: (1) objetividade e padronização; (2) processo psicológico que medem e (3) forma de dar respostas, como verbal, escrito, motor e via computador.

Um aspecto a ser considerado é o tipo de treinamento especial que o psicólogo necessita para atuar na avaliação psicológica para dirigir. A legislação brasileira anterior ao CTB de 1998 não exigia nenhum tipo de formação específica para os profissionais que atuavam na área. Esse aperfeiçoamento profissional dependia do interesse e comprometimento de cada psicólogo. Na Áustria, segundo Christ (2003), para executar esse trabalho é exigido um treinamento especial e com experiência em diagnóstico em Psicologia do Trânsito. Kroj (1995), ao descrever as atividades dos psicólogos do trânsito da Alemanha nos centros de assessoramento e reabilitação de condutor, revela que são realizados atendimento individual ou em grupo em psicoterapia de condutores principiantes que apresentam comportamentos de risco no dirigir, em especial no uso e abuso de álcool e drogas. Mas, de acordo com esse autor, somente psicólogos formados e com qualificações especiais podem conduzir tal trabalho.

Consoante as orientações do Colégio Oficial de Psicólogos da Espanha<sup>18</sup>, organização profissional de caráter estatal (desde 1979) que agrega profissionais de distintos campos de atuação, entre eles a Psicologia do Trânsito, definem-se como requisitos necessários que o psicólogo do trânsito conheça técnicas específicas de avaliação psicológica, tenha formação clínica em patologia e teorias de personalidade aliadas a conhecimentos sobre psicologia e segurança viária, conheça as causas dos acidentes de trânsito e as estratégias preventivas.

No Brasil, a preocupação com a capacitação do psicólogo perito é ainda um aspecto incipiente. Com a Resolução n. 080/98 do CONTRAN é que exigências importantes para a qualificação desse profissional foram estabelecidas, como a obrigatoriedade do curso de Capacitação de Psicólogo Perito Examinador de Trânsito. Foi um passo importante, mas insuficiente, pois a atividade que o mesmo realiza pressupõe intervenção sobre o fenômeno avaliado. É necessário que o psicólogo perito verifique processos psicológicos como

---

<sup>18</sup> Cf. [www.cop.es.perfiles/contenido/trafico.htm](http://www.cop.es.perfiles/contenido/trafico.htm).

percepção, atenção, habilidade motora, nível mental, equilíbrio emocional, ausência de comportamentos de risco, isso por meio dos dados apresentados pelos testes psicológicos e pela técnica de entrevista e observação. Isso exige do psicólogo, para desenvolver seu processo de trabalho, um conhecimento especializado em diagnóstico, avaliação psicológica, psicologia clínica e psicologia do trânsito.

Noronha e col. (2003), num estudo sobre o conhecimento de estudantes de Psicologia do primeiro e quinto ano de graduação a respeito de conteúdos relacionados à avaliação psicológica, ressaltam que avaliação é uma atividade importante ao profissional de psicologia, necessitando, portanto, de um conhecimento prévio para garantir intervenções procedentes e adequadas. Afinal, esse profissional faz uso de instrumentos como testes psicológicos, observação, entrevistas entre outras técnicas para realizar a avaliação psicológica. Noronha (2003), ao pesquisar os problemas mais graves e freqüentes no uso de testes psicológicos, identificou que esses problemas estavam vinculados ao instrumento e seu uso e também se relacionavam a própria formação dos psicólogos.

Gomes (2000), em um estudo sobre a prática do psicodiagnóstico e o aprendizado de testes psicológicos para a área clínica, enfatiza a necessidade de integrar teoria e prática e de redefinir o processo de ensino-aprendizagem, privilegiando a forma como são organizadas as disciplinas pré-requisitos. Ao se relacionar com o aprendizado dos futuros profissionais sobre avaliação psicológica em outras áreas, no trânsito não é muito diferente. Na maioria das vezes, não há uma integração da teoria com a experiência prática. O aluno apenas recebe algumas noções por meio das disciplinas obrigatórias sobre avaliação psicológica, testes que são utilizados na avaliação das condições psicológicas para dirigir e como é a rotina de trabalho dos profissionais nessa atividade. Entretanto, geralmente não se aprofunda esse conhecimento por meio de estágios curriculares ou extra-curriculares na área ou pesquisa de iniciação científica.

Para os autores citados, os problemas encontrados na avaliação psicológica estão relacionados essencialmente à formação do profissional que utiliza os instrumentos de medida, às deficiências de alguns instrumentos e à postura desinteressada de professores, pesquisadores e representações de classe sobre o uso de testes.

O Conselho Federal de Psicologia (CFP), interessado em melhorar a qualidade das intervenções dos profissionais de psicologia por meio da avaliação psicológica e uso dos testes e técnicas aplicadas no País, realizou, em 2001, o I Fórum Nacional de Avaliação Psicológica em Brasília. O evento reuniu 15 Conselhos Regionais e seus representantes. Como consequência, o CFP, por meio da Resolução n. 025/2001<sup>19</sup>, criou critérios de elaboração dos testes, pautados nos princípios científicos e referendados pela psicometria, comercialização e uso dos testes psicológicos, além de determinar que estes sejam aplicados somente por psicólogos. Também, em 2002, foi criada a Comissão Consultiva em Avaliação Psicológica<sup>20</sup> para apreciar e analisar os testes psicológicos comercializados no País naquele momento (mais de 150 tipos de testes).

No ano de 2003, o CFP, por meio da Resolução n.002/2003, revogou a Resolução n.25/2001 e regulamentou o uso, a elaboração e a comercialização dos testes psicológicos. Os resultados desse trabalho realizado pelo CFP foram as definições dos parâmetros mínimos para que um teste seja considerado como teste psicológico, aprovando somente aqueles que estão de acordo com as normas e critérios definidos pela Resolução n.002/2003. Tais medidas tornaram-se necessárias para referendar a credibilidade dos serviços que os profissionais de psicologia prestam à comunidade por meio desses instrumentos, sendo um deles examinar as condições psicológicas para dirigir. Como decorrência, houve redefinições que também

---

<sup>19</sup> A Resolução CFP 025/2001 encontra-se na íntegra no site <[www.pol.org.br](http://www.pol.org.br)> do Conselho Federal de Psicologia. Acesso em: 18 fev. 2005.

<sup>20</sup> Jornal do Federal. Caderno Especial de Resoluções. Jornal do Conselho Federal de Psicologia. Ano XVIII, n. 75, Abril de 2003.

afetaram o exercício profissional do psicólogo perito ao avaliar as condições psicológicas para dirigir.

Os instrumentos de medida, normalmente utilizados pelos psicólogos peritos na avaliação das características da personalidade e do ajustamento emocional, tiveram destaque ao longo do tempo nesse campo de atuação profissional. Alguns testes psicológicos foram consagrados pelo uso, tais como o P.M.K, Bender Gestáltico, Teste Wartegg e o HTP<sup>21</sup> Casa – Árvore – Pessoa, na avaliação dos traços de personalidade. No quadro 9, são apresentados os principais testes psicológicos utilizados no processo de trabalho do perito para examinar características da personalidade e ajustamento emocional permitidos pelo CFP.

---

<sup>21</sup> Cabe destacar que o HTP Casa – Árvore – Pessoa é usado e comercializado como instrumento psicológico, mas é uma técnica.

Quadro 9: Descrição sumária dos principais instrumentos de medida utilizados pelos psicólogos peritos para avaliar características da personalidade e equilíbrio psíquico.

Fonte	Características do teste
HURTZ, Cláudio S. e NUNES, e Carlos Henrique S. S. <b>EFN (Escala Fatorial de Ajustamento Emocional/Neuroticismo)</b> , 1. ed. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2001.	O instrumento é composto por 82 itens, dividido em quatro sub-escalas: Escala de Vulnerabilidade (agrupa sintomas típicos de transtornos de personalidade dependente e de esquiva, 23 itens); Escala de Desajustamento Psicossocial (agrupa sintomas típicos de transtornos de personalidade anti-social e borderline, 14 itens); Escala de Ansiedade (agrupa sintomas típicos de ansiedade – pânico, fobia e agorafobia, 25 itens) e Escala de Depressão (agrupa sintomas de desesperança, depressão, ideação suicida e similares, 20 itens). O teste fornece dados sobre transtornos da personalidade. Pode ser aplicado individual ou coletivamente. A escolaridade desejável é 2º grau. Tempo de aplicação: de 20 a 30 minutos.
BUCK, John, N. <b>Casa – Árvore – Pessoa – H-T-P. Manual e guia de interpretação</b> . Tradução Renato Cury Tardivo. Revisão Iris Cistina Boccato Alves. São Paulo: Vetor, 2003.	Técnica projetiva de desenho basicamente não-verbal, criativa. Seguida de um inquérito sobre o desenho. Pode ser aplicada individual ou coletivamente. Não há restrição da escolaridade. Tempo de aplicação: de 30 minutos a 1 hora e meia.
PASQUALI, L. e M. M. AZEVEDO; GHESI, I. <b>Inventário Fatorial de Personalidade. IFP</b> , São Paulo, Casa do Psicólogo, 1997.	Inventário de personalidade, composto por 16 fatores que correspondem às necessidades básicas, focando os seguintes fatores: Assistência, Intracepção, Afago, Deferência, Afiliação, Dominância, Denegação, Desempenho, Exibição, Agressão, Ordem, Persistência, Mudança, Autonomia e Heterossexualidade. Pode ser aplicado de forma individual ou coletiva, com normas diferentes para o sexo masculino e feminino. Tempo de aplicação: 60 minutos.
ALVES, I. C. BOCCATO e ESTEVES, C. <b>Teste Palográfico na avaliação da personalidade</b> . 1.ed. São Paulo: Vetor, 2004.	Teste de expressão gráfica, baseado na realização de traçados pelo sujeito. O teste fornece dados de ritmo e qualidade de trabalho, fadigabilidade, inibição, elação, depressão e temperamento. Pode ser aplicado de forma individual ou coletiva. Tempo total de aplicação: 7 minutos e 30 segundos.
MIRA, A. M. G. <b>PMK – Psicodiagnóstico Miocinético</b> . 3 ed. revisada e ampliada. São Paulo: Vetor, 2004.	Teste de expressão gráfica ou psicomotora que se propõe explorar características da personalidade por meio da análise das tensões musculares involuntárias que revelam as tendências fundamentais de reação dos sujeitos. São sete exercícios, compostos de traçados sobre folhas em uma mesa especial, com e sem visão da atividade. Não há restrição de escolaridade. É aplicado de forma individual. Tempo de aplicação: 30 minutos por sessão.
Rodrigues, F. C. <b>CPS – Escalas de Personalidade de Comrey</b> . 2 ed. revisada e ampliada. São Paulo: Vetor, 2003.	Teste com fins de medir e explicar as principais características de personalidade, como confiança e atitude defensiva, ordem e falta de compulsão, conformidade social e rebeldia, atividade e passividade, estabilidade emocional e neuroticismo, extroversão e introversão, masculinidade e feminilidade, empatia e egocentrismo. A escolaridade desejável é acima do 1º grau. Tempo livre de aplicação. Aplicação individual ou coletiva.

Fonte: Manual dos Testes Psicológicos; Alchieri, J. C e Cruz, R.M. (2003); e Satepsi.<sup>22</sup>

<sup>22</sup> Sistema de Avaliação de Testes Psicológicos. Disponível em: <[www.pol.org.br/satepsi/sistema/paginas/lista1](http://www.pol.org.br/satepsi/sistema/paginas/lista1)>.

Os psicólogos também utilizam testes psicológicos que avaliam as dimensões percepto-reacionais motoras e as habilidades específicas, alguns testes inclusive foram consagrados pelo uso, como os testes de atenção concentrada de Toulouse – Pierón e de Suzi Cambraia, embora não adaptados à área do trânsito. Testes mais recentes mostram uma tendência em adaptar-se à simbologia do trânsito, favorecendo o processo de aplicação e compreensão dos candidatos no momento de serem avaliados, aproximando-os da realidade vivida por eles, como participantes do trânsito e futuros motoristas. Como exemplo, os testes que compõem a Bateria Funções Mentais para motorista (BFM), criada por Emilio Tonglet e de procedência nacional. No quadro 10, descrevem-se os principais testes psicológicos utilizados no processo de trabalho do perito para examinar dimensões percepto-reacionais motoras e habilidades específicas que são permitidas pelo CFP.

Quadro 10: Descrição sumária dos principais instrumentos de medida utilizados pelos psicólogos peritos para avaliar a área percepto-reacional motora e habilidades específicas como memória.

Fonte	Características do teste
TONGLET, E. C. BFM-1. <b>Bateria de Funções Mentais para Motorista: Testes de Atenção.</b> São Paulo: Vetor, 2001.	A bateria é composta por seis testes de atenção que investigam as funções mentais, sendo que dois deles avaliam atenção difusa (TADIM e TADIM- 2), dois avaliam a atenção concentrada (TACOM-A e TACOM- B), dois avaliam atenção discriminativa (TADIS-1 e TADIS-2). Podem ser aplicados de forma coletiva ou individual para pessoas com escolaridade da 4ª série ao curso superior. Tempo de aplicação: 18 minutos e 37 segundos.
TONGLET, E. C. BFM-4. <b>Bateria de Funções Mentais para Motorista: Testes de Atenção Concentrada complexa.</b> São Paulo: Vetor, 2003.	A bateria é composta por dois testes, TACOM C e TACOM D. Foi elaborada com a finalidade de investigar a atenção concentrada utilizada pelos motoristas com um maior nível de complexidade e sob uma maior pressão de tempo. Pode ser aplicado de forma individual e coletiva para pessoas com escolaridade a partir da 1ª série do ensino fundamental. Tempo de aplicação: 3 minutos.
CAMBRAIA, S. V. AC - <b>Teste de Atenção Concentrada.</b> São Paulo: Vetor, 2002.	Teste de procedência nacional, que avalia a capacidade que os sujeitos têm em manter a sua atenção concentrada no trabalho por um período de tempo. Pode ser aplicado em todos os níveis de escolaridade, de forma individual ou coletiva. Tempo de aplicação: 5 minutos.
BRICKENKOMP, R. D2 <b>Teste de Atenção Concentrada</b> . 2 ed. São Paulo: CETEPP, 2000.	Teste utilizado para avaliar a capacidade de concentração e atenção visual, indicado especialmente para medir a aptidão para dirigir veículos, mas também pode ser usado para avaliar outras profissões que exijam as características citadas anteriormente. A aplicação pode ser individual ou coletiva. Tempo de aplicação 8 minutos. Escolaridade desejável: 1º grau.
TONGLET, E. C. BFM-2. <b>Bateria de Funções Mentais para Motorista: Teste de Memória.</b> São Paulo: Vetor, 2003.	É constituída por apenas um teste o TEMPLAM- Teste de Memória de Placas para Motoristas, e permite a investigação da função mental memória que é considerada fundamental para atividade de dirigir. Pode ser aplicado de forma individual ou coletiva. A escolaridade exigida é a partir do 1ª série do ensino fundamental. Tempo de aplicação: 3 minutos.

Fonte: Manual dos Testes Psicológicos; Alchieri, J. C e Cruz, R.M. (2003); e Satepsi.<sup>23</sup>

<sup>23</sup> Sistema de Avaliação de Testes Psicológicos. Disponível em: <[www.pol.org.br/satepsi/sistema/paginas/lista1](http://www.pol.org.br/satepsi/sistema/paginas/lista1)>.

O quadro 11 mostra os principais testes psicológicos utilizados pelo psicólogo perito para avaliar o nível mental.

Quadro 11: Descrição sumária dos principais instrumentos de medida utilizados pelos psicólogos peritos para avaliar o nível mental.

Fonte	Características do teste
TONGLET, E. C. BFM-3. <b>Bateria de Funções Mentais para Motorista- Testes de Raciocínio Lógico</b> . São Paulo: Vetor, 2001.	A BFM-3 faz parte da Bateria de Funções Mentais, constituída por um teste denominado de TRAP (Teste de raciocínio de placas). Avalia diversas operações mentais envolvidas no raciocínio lógico dos motoristas. Consta de 40 questões, podendo ser aplicada de forma individual ou coletiva. Tempo de aplicação: 20 minutos. Entretanto para que se possa ter um poder de maior discriminação do teste, pode ser aplicada sob pressão de tempo. Apresenta os seguintes graus de dificuldade (GD): GD1-10min; GD2-15min; e GD3-20min. Exibe uma classificação do examinado tanto do nível de escolaridade, quanto do nível geral.
ALVES, I. C. B. <b>R-1 Teste não Verbal de Inteligência</b> . 2 ed. Revista e ampliada. São Paulo: Vetor, 2002.	Teste criado em 1973 por Rynaldo de Oliveira para avaliar a inteligência geral. Usado principalmente para examinar motoristas. Caracteriza-se por ser uma medida não-verbal de inteligência. O teste é constituído por 40 itens. Pode ser aplicado de forma coletiva ou individual e é destinado a adultos alfabetizados. Tempo de aplicação: 30 minutos.
BOCCALANDRO, E. R. <b>G-36 Teste não Verbal de Inteligência</b> . São Paulo: Vetor, 1996.	Teste construído com base nas Matrizes Progressivas de Raven. Caracteriza-se por ser uma medida não-verbal de inteligência. O teste é constituído por 36 itens e tem como principal objetivo avaliar a inteligência geral. Pode ser aplicado de forma individual ou coletiva em adultos de qualquer grau de instrução. Sem limite de tempo.
BOCCALANDRO, E. R. <b>G-38 Teste não Verbal de Inteligência</b> . São Paulo: Vetor, 1996.	O teste psicológico surgiu como uma necessidade de ter um outro instrumento para reteste das pessoas que tivessem se submetido ao G-36. O G-38 é baseado nos mesmos princípios do G-36. Pode ser aplicado de forma individual ou coletiva, em adultos de qualquer grau de instrução. Sem limite de tempo.

Fonte: Manual dos Testes Psicológicos; Alchieri, J. C e Cruz, R.M. (2003); e Satepsi.<sup>24</sup>

Na prática profissional do psicólogo perito, os testes psicológicos mantiveram-se de acordo com a preferência e o conhecimento sobre cada teste utilizado. O uso indiscriminado de alguns instrumentos de medida refletiu negativamente no seu processo de trabalho e na qualidade deste. Conhecer o trabalho do psicólogo perito auxilia na verificação dos avanços em termos da técnica utilizada e dos instrumentos de medida.

<sup>24</sup> Sistema de Avaliação de Testes Psicológicos. Disponível em: <[www.pol.org.br/satepsi/sistema/paginas/lista1](http://www.pol.org.br/satepsi/sistema/paginas/lista1)>.



## 4.2 CRITÉRIOS PARA TOMADA DE DECISÃO NO PROCESSO DE TRABALHO DO PSICÓLOGO PERITO

O objetivo da avaliação psicológica na área de trânsito é averiguar a adequação das condições psicológicas para dirigir. De acordo com o Anexo II da Resolução n. 80/98 do CONTRAN<sup>25</sup>, a avaliação psicológica é um processo “preliminar, obrigatório, eliminatório e complementar para os condutores e candidatos à obtenção ou mudança da categoria da Carteira Nacional de Habilitação”. Para isso, é necessário que o psicólogo perito conheça as exigências do que avaliar, presentes nessa Resolução, aferindo psicometricamente, de forma integrada e interdependente, as seguintes dimensões psicológicas: área percepto-reacional motora e nível mental, atenção concentrada e difusa, percepção, tomada de decisão, motricidade e reação, cognição. Quanto à área do equilíbrio psíquico, precisa verificar os níveis de ansiedade e excitabilidade, ausência de quadro reconhecidamente patológico, controle adequado da agressividade e impulsividade e se há ajustamento pessoal-social com a ausência dos problemas correlatos como alcoolismo, epilepsia e drogadição.

Para que o psicólogo perito realize a avaliação desses aspectos nomeados na referida Resolução, prescreve-se que ele esteja atualizado para intervir sobre as disfunções dessas dimensões psicológicas que interferem na condução veicular. Existem condições para que o psicólogo perito possa atuar não só como examinador, mas como avaliador?

No CTB<sup>26</sup>, há também as indicações para tomada de decisão do psicólogo perito. A tomada de decisão, de acordo com Shimizu (2001), é o processo de formular alternativas de decisão e escolher a melhor delas, quase sempre de forma complexa, envolvendo riscos e

---

<sup>25</sup> CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO - Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997. Coletânea de Legislação de Trânsito e Resoluções do CONTRAN até 84/98, atualizada até dezembro de 1998, que traz as resoluções 07/50/71 e 80 de 1998. p. 300.

<sup>26</sup> CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO - Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997. Coletânea de Legislação de Trânsito e Resoluções do CONTRAN até 84/98, atualizada até dezembro de 1998, que traz as resoluções 07/50/71 e 80 de 1998. p. 300.

incertezas. Esse mesmo autor destaca a importância do procedimento de análise, qualidade e organização dos dados coletados dos problemas reais. No momento em que o psicólogo perito delibera o parecer para o candidato como apto, apto com restrições, inapto temporariamente e inapto, essa decisão precisa ser sustentada por dados que justifiquem tal parecer. Existem orientações institucionais sobre o que interfere nas condições psicológicas para dirigir no Anexo II da Resolução n. 80/98, do CONTRAN, mas apresenta-se de forma geral, definindo parâmetros que vão da normalidade, comprometimento ou distúrbios até a deficiência nos aspectos psicológicos avaliados, não expondo claramente os critérios que definem as condições psicológicas necessárias para dirigir em cada categoria da CNH. Esse fato também foi constatado pela Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, que construiu um parecer sobre “Consensos e Diretrizes da Medicina de Tráfego para a realização do Exame de Aptidão Física e Mental”, a fim de auxiliar no trabalho do médico perito.

Os subsídios para a elaboração dessas diretrizes foram dados pelas diversas sociedades de especialidades médicas brasileiras envolvidas com o problema, que apresentaram à Câmara Temática de Saúde do CONTRAN os critérios para aprovação de condutores portadores de doenças que constituem riscos para dirigir. Segundo Flávio Emir Adura, diretor científico da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET), não há na Resolução nº 080/98 do CTB referências às patologias impeditivas a serem consideradas na avaliação das condições físicas para dirigir, deixando para o parecer médico a tomada de decisão e as implicações legais. Situação semelhante acontece com o psicólogo perito, com um agravante: não há consenso entre os profissionais e nem diretrizes claras<sup>27</sup> dadas por pesquisas científicas naquilo que interfere ou nas condições psicológicas para dirigir. Como, então, é construída, no

---

<sup>27</sup> Exceção dada pela criação do Manual de Avaliação Psicológica (CFP, 2000) do Conselho Federal de Psicologia, que veio suprir uma lacuna, apresentando algumas diretrizes de procedimentos para avaliação e delineamento de alguns processos psicológicos vinculados ao perfil psicológico do candidato e as categorias da CNH, mas ainda se necessita de estudos sobre esses aspectos.

processo de trabalho do psicólogo perito, a tomada de decisão? É necessário, pois, caracterizar, no processo de trabalho do perito, a tomada de decisão.

Ao proceder aferição das dimensões psicológicas, o profissional de psicologia está realizando uma avaliação formal e sistemática por meio de técnicas (sejam testes psicológicos, observação e entrevistas). Na avaliação psicológica, segundo Silva (2004, p. 8), “o ato de avaliar diz respeito a um julgamento feito por quem avalia em relação a algo que é avaliado, e que este julgamento ocorre por intermédio de comportamentos como ‘perceber’, ‘categorizar’, ‘comparar’, ‘relacionar’. Para verificar esses comportamentos, o psicólogo usa critérios quando avalia o comportamento de pessoas e situações. Sendo assim, é importante conhecer e tornar público quais são esses comportamentos em relação ao processo de examinar condições psicológicas dos motoristas. A descoberta de quais são os comportamentos possibilitarão um melhor entendimento das dificuldades de padronização dos instrumentos e critérios utilizados nessa atividade pelos profissionais de psicologia.

Há procedimentos e critérios instituídos legalmente no Anexo II da Resolução n. 80/98 do CONTRAN e referendados pelo Código de Ética Profissional para efetuar a avaliação das condições psicológicas para dirigir. No exercício dessa atividade, seria necessária a observação de procedimentos operacionais que permitissem a qualquer psicólogo perito alcançar os mesmos resultados encontrados por outro psicólogo. Uma das dificuldades do trabalho tem sido manter esse padrão operacional pelo aspecto peculiar à tomada de decisão de cada psicólogo perito. Assim, como será que cada um interpreta os critérios da avaliação sobre o comportamento do motorista, ao identificar a presença ou ausência de condições psicológicas para dirigir? A população avaliada é a mesma, os instrumentos e procedimentos são na grande maioria os mesmos, e as orientações referenciadas no CTB, determinadas para os todos profissionais. Então, o que determina essa diferença no uso de critérios no trabalho do psicólogo perito?

Segundo Muchinsky (2004), critérios são padrões avaliativos que servem como pontos de referências para fazer julgamentos de objetos, pessoas, procedimentos e grupos com intuito de determinar sua qualidade. De acordo com o Manual de Avaliação Psicológica (CFP, 2000), há procedimentos que exigem a intervenção interpretativa do psicólogo perito, como julgar a adequação de uma resposta já prevista em manuais de testes, por exemplo. Assim, as situações que configuram um dilema para o psicólogo perito manter critérios adequados à tomada de decisão são as mesmas que se apresentam como probabilidades de erros. Isso é reflexo das diferenças de como o profissional avalia cada situação, estando vinculado a tendências perceptivas, valores, expectativas ou definições conceituais próprias que originam os critérios conceitual e real, influenciando na tomada de decisão. Para Muchinsky (2004), há uma diferença entre esses dois termos: o primeiro é uma idéia abstrata, um conjunto ideal de fatores; o segundo, uma forma encontrada de transformar os critérios conceituais em fatores mensuráveis.

Há decisões importantes que o psicólogo examinador faz ao usar critérios, por exemplo, julgar em que grau o condutor avaliado apresenta condições psicológicas para estar dirigindo e o quanto isso é comprometedor ao exercício dessa atividade. Isso impõe as perguntas: O que os psicólogos peritos estão elegendo como critérios reais ao avaliarem as condições psicológicas? Em que graus aparecem as distorções e deficiências de critérios reais na sua prática profissional? Sabe-se que os parâmetros utilizados na avaliação deverão seguir rigorosamente as especificações dos manuais de testagens, tanto para aplicação dos instrumentos, quanto para proceder à correção dos indicadores e escalas dos mesmos, mas isso não garante a padronização e uniformização dos procedimentos na atividade do perito em avaliar as condições psicológicas para dirigir.

Estudos como os de Alchieri e Stroehrer (2002) indicaram quais os referenciais em uso para a avaliação das condições psicológicas para dirigir, mantendo-se como características

quase que inalteradas ao longo do tempo do exercício profissional do psicólogo nessa atividade. Nessa pesquisa, os autores investigaram o estado da arte da avaliação psicológica de motoristas nos últimos cinquenta anos no Brasil, analisando algumas publicações feitas nesse período, com o objetivo de identificar método, instrumentos, critérios para análise, avaliação e decisão utilizados pelos psicólogos para o condutor considerado apto. O período compreendido pelo estudo foi de 1941 a 2002, e os resultados demonstraram que, entre os profissionais da área, até o presente momento, não há concordância quanto ao uso de procedimentos e testes que devem ser aplicados na avaliação psicológica de condutores. Constatados os impasses presentes no processo de trabalho dos psicólogos peritos, evidenciaram-se disparidades no uso de procedimentos e critérios, tipos de testes usados e interpretação dos resultados obtidos na avaliação.

Num estudo posterior, Alchieri (2003) investigou, em 17 estados brasileiros, a caracterização técnica da tomada de decisão vinculada ao uso de métodos e instrumentos dos psicólogos. Os resultados dessa nova pesquisa referendaram dados obtidos em 2002 sobre a variabilidade de indicadores utilizados pelos psicólogos peritos na avaliação de cada uma das áreas e a diversidade de testes usados. Também apontaram que os psicólogos citam os instrumentos psicológicos como capazes de identificar o “fenômeno avaliado”, e isso mostra dificuldades em avaliar, o que para o autor ainda não se pode caracterizar com precisão: o comportamento humano no trânsito e o conjunto de habilidades socialmente construídas para o exercício da atividade de dirigir. Para o pesquisador, a baixa eficácia do processo de avaliar caracteriza mais uma obrigação legal dos órgãos de trânsito, sem o devido amparo científico, uma vez que, conforme Alchieri e Stroeher (2002, p. 164), “as determinações legais de longe contemplam o que é realizado atualmente em avaliação psicológica do trânsito.”

Com o CTB de 1998, em que houve a definição de um novo papel para o psicólogo, como o de perito, surgiu uma expectativa sobre a efetivação de mudanças que garantissem

orientações mais pontuais para a avaliação psicológica, mas “nada, ainda, foi apresentado por parte do CONTRAN acerca dos indicadores, critérios, normas e demais indicativos que pudessem nortear a atividade do psicólogo na avaliação psicológica do trânsito” (ALCHIERI; STROEHER, 2002, p. 164). Nesse sentido, é relevante pesquisar as características do processo de trabalho do psicólogo perito para constatar em que graus a insuficiência e a inconsistência das diretrizes, apresentadas na Resolução n. 080/98 do CTB, ao avaliarem as condições psicológicas para dirigir, interferem no seu trabalho.

A normatização da especialidade de Perito Examinador de Trânsito dada pelo CTB de 1998 não apresentou mudanças significativas nas condições de trabalho desses profissionais. Um estudo realizado por Mea Della e Ilha (2003) com psicólogos da cidade de Passo Fundo (RS), que atuam na avaliação psicológica dentro dos CFCs, verificou a percepção que eles têm sobre a prática da avaliação psicológica. Os resultados encontrados no estudo indicam a validade da avaliação psicológica para identificar motoristas acidentógenos e retirá-los de circulação, bem como identificar traços de personalidade comprometidos. E mais: a não-existência de um perfil de motorista, definindo habilidades e aptidões específicas, dificulta o processo de avaliar.

O uso contínuo de alguns instrumentos pode interferir no resultado da avaliação, assim como a falta de padronização na escolha dos testes, visto que a finalidade da avaliação é prevenir acidentes, embora muitos se sintam inseguros desempenhando esta atividade. Outros dados foram obtidos na pesquisa de Mea Della e Ilha (2003), como os problemas de baixa remuneração, tempo reduzido para realização do exame, falta de estudos na área e desvalorização do trabalho. As autoras salientam que “formar, treinar, e selecionar motoristas não é uma tarefa fácil” (MEA DELLA; ILHA, 2003, p. 286). Torna-se relevante pesquisar, desse modo, como está o processo de trabalho desses profissionais em outros estados

brasileiros, pois a produção desse conhecimento poderá auxiliar os órgãos responsáveis, CONTRAN, DETRAN e CFP, a definirem diretrizes mais pontuais para essa atividade.

Como se tem exposto, avaliar o comportamento dos motoristas é uma atividade complexa, pois há muitos fatores presentes no processo de trabalho do psicólogo: diferentes tipos de instrumentos usados na avaliação dos condutores sem uma padronização de testagem, diversidade de métodos, indefinição de critérios claros na legislação para tomada de decisão, dificuldade em avaliar e medir fenômenos psicológicos e mudanças constantes nas determinações legais dispostas em resoluções que incidem diretamente sobre as condições de trabalho desses profissionais. Para caracterizar o processo de trabalho dos peritos, é necessário, portanto, investigar como se dão as relações de determinação desses eventos na avaliação das condições psicológicas para dirigir.

Para Cruz (1996), estão implícitas no trabalho, além do produto da experiência, as condições sócio-tecnológicas de sua realização, as reações subjetivas do trabalhador diante da incorporação de novos conhecimentos e os motivos que o levam a trabalhar. Todos esses elementos, embora tenham dimensões individuais, articulam-se com o processo de trabalho, repercutindo sensivelmente na vida do trabalhador psicólogo perito. Dessa forma, analisar os comportamentos desse profissional na sua prática profissional, ao se aferirem condições psicológicas, pode aumentar a visibilidade sobre aspectos ainda não evidenciados no processo da avaliação psicológica de motoristas, bem como na identificação das reais condições de trabalho do psicólogo perito.

## 5 MÉTODO

### 5.1 NATUREZA DO ESTUDO

A presente pesquisa caracteriza-se como um estudo descritivo-exploratório. As pesquisas com essas características desenvolvem-se principalmente nas ciências Humanas e Sociais. Cervo e Bervian (1996, p. 49) definem que a pesquisa descritiva pode assumir diversas formas, entre as quais os estudos exploratórios que têm “por objetivo familiarizar-se com o fenômeno ou obter uma nova percepção do mesmo e descobrir novas idéias”. Segundo esses mesmos autores, a pesquisa descritiva propicia “descrições precisas da situação e quer descobrir as relações existentes entre os elementos da mesma” (CERVO; BERVIAN, 1996, p. 49). Para Lakatos e Marconi (1996, p. 77), nas pesquisas descritivas-exploratórias “podem ser encontradas tanto descrições quantitativas e/ou qualitativas quanto acumulação de informações detalhadas como as obtidas por intermédio da observação participante.”

Decorrente da natureza do problema de pesquisa, procurou-se estudar fatos que constituem a historiografia da inserção e consolidação do trabalho dos psicólogos peritos no trânsito, no âmbito nacional, considerando que, embora seja um dos primeiros campos de exercício profissional do psicólogo no país e da aplicação do conhecimento da ciência psicológica, ainda são pouco conhecidas as particularidades históricas da legitimação desse exercício profissional no Estado de Santa Catarina e as características do processo de trabalho do psicólogo perito examinador de trânsito.

Também Cervo e Bervian (1996) afirmam que é recomendável o estudo exploratório quando há pouco conhecimento disponível sobre o fenômeno a ser estudado. Gil (2002) acrescenta que os estudos exploratórios não envolvem somente o levantamento do conhecimento já produzido sobre o problema, mas apontam uma peculiaridade: entrevistar pessoas que viveram a experiência do fenômeno a ser pesquisado. Uma das estratégias de



coleta de dados utilizada nesta pesquisa foi a entrevista com informantes diretamente relacionados à necessidade de busca de informação e documentos para caracterizar fatos históricos sobre o processo de trabalho dos psicólogos catarinenses na avaliação das condições psicológicas para dirigir.

## 5.2 CARACTERIZAÇÃO DO AMBIENTE DE INVESTIGAÇÃO E DOS PARTICIPANTES

### 5.2.1 Ambiente de investigação

Os psicólogos peritos, até o presente momento, desenvolvem suas atividades nos Centros de Avaliação de Condutores (CACs), desde que o Decreto Estadual n. 1638/04 foi promulgado em abril de 2004. Alguns profissionais, logo após a divulgação dessa normativa, passaram a desempenhar suas atividades no CAC, outros efetivaram essa mudança após junho de 2005, prazo final definido pela direção do DETRAN/SC para o funcionamento dos CACs. Atualmente o CAC constitui um espaço de trabalho baseado nas diretrizes definidas pelo Decreto Estadual, em que os profissionais de psicologia executam uma prestação de serviços com foco específico na avaliação psicológica para fins de obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Essas diretrizes precisam o tipo do local, com sala de recepção e espera para a acomodação dos usuários, mural contendo a tabela de preços e os alvarás do DETRAN/SC, da Prefeitura, do Corpo de Bombeiros e Vigilância Sanitária, espaço físico que possibilite a administração de testes coletivos, individuais e a entrevista psicológica, dois banheiros, sala para almoxarifado e arquivo, mobília adequada, assim como ventilação, iluminação, sistema de informática e comunicação de dados compatíveis com as necessidades dos sistemas do órgão de trânsito. Anteriormente, essa atividade era desempenhada nas

Circunscrições Regionais de Trânsito (CIRETRANs), órgãos relacionados ao sistema de trânsito, localizadas nas dependências das Delegacias Regionais de Polícia Civil (DRPs), onde ainda são realizados os exames médicos e demais processos dos candidatos à 1ª habilitação, renovação e mudança de categoria da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

As CIRETRANs são vinculadas às Delegacias Regionais de Polícia Civil (DRPs) e subordinadas às organizações públicas estaduais, como o Departamento Estadual de Trânsito e Segurança Viária (DETRAN) e a Secretaria de Segurança Pública e Defesa do Cidadão (SSP). Em Santa Catarina, a esses órgãos públicos estaduais compete gerenciar, credenciar e fiscalizar o processo de trabalho dos psicólogos peritos examinadores de trânsito. Nas DRPs, os gestores são delegados de polícia, responsáveis pela gerência das CIRETRANs. Em três municípios catarinenses criaram-se extensões das CIRETRANs, como Capinzal, Braço do Norte e Orleans. Nesses dois últimos municípios, este órgão está localizado na Delegacia de Polícia Civil (DP), tendo um responsável local, mas subordinado aos delegados das DRPs de Tubarão e Criciúma, respectivamente.

### **5.2.2 Participantes**

Na população de psicólogos peritos examinadores de trânsito responsáveis pela avaliação psicológica no Estado de Santa Catarina, há aqueles que integram o quadro de pessoal dessas organizações e estão lotados nas Circunscrições Regionais de Trânsito (CIRETRANs) das Delegacias Regionais de Polícia civil (DRPs), denominados de psicólogos policiais. Os que não integram esses quadros são profissionais autônomos, credenciados por meio de um contrato de serviço delegado e portarias, conforme especificado no Decreto estadual 1638/04, que trata da prestação desse serviço para o órgão de trânsito, DETRAN/SC, junto aos Centros de Avaliação de Condutores (CAC).

Com a finalidade de identificar a totalidade da população dos psicólogos peritos no Estado, foi realizada, em novembro de 2004, uma consulta inicial à Coordenadoria de Credenciamento e Fiscalização, setor do DETRAN/SC, responsável por gerir e executar atividades inerentes ao credenciamento e a fiscalização de entidades, pessoas físicas e jurídicas prestadoras de serviços de trânsito. Os dados obtidos nessa consulta apresentaram 97 (noventa e sete) psicólogos credenciados e 11 (onze) psicólogos policiais.<sup>28</sup>

A amostra definida inicialmente para o estudo foi de 16 (dezesesseis) psicólogos peritos credenciados<sup>29</sup> que realizam a avaliação psicológica de condutores para a obtenção, mudança de categoria e renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) no sul do Estado de Santa Catarina. Dessa amostra inicial, somente 12 (doze) dispuseram-se a participar de todas as etapas do estudo.

O credenciamento do psicólogo perito é determinado para as CIRETRANs, que englobam o atendimento da população dos municípios que delas fazem parte. A distribuição dos municípios e das CIRETRANs correspondentes pesquisadas, conforme a figura 1, revela a extensão do atendimento à população-alvo que esses psicólogos peritos credenciados realizam na região sul do Estado de Santa Catarina.

1) 5ª CIRETRAN de Tubarão: quatro psicólogos que atendem também os municípios de Armazém, Capivari de Baixo, Pedras Grandes, Gravatal, Sangão, São Martinho, Treze de Maio e Jaguaruna;

2) CIRETRAN de Braço do Norte (extensão da 5ª CIRETRAN de Tubarão): um psicólogo, que realiza o atendimento de Braço do Norte e dos municípios de Grão Pará, Rio Fortuna e Santa Rosa de Lima.

---

<sup>28</sup> Em janeiro de 2006, nova consulta realizada indica que são 95 (noventa e cinco) psicólogos credenciados e 6 (seis) psicólogos policiais.

<sup>29</sup> Segundo dados do próprio DETRAN/SC (2006), há 17 (dezesete) psicólogos atuando na região sul de SC. Uma das psicólogas foi credenciada e consta nos registros do DETRAN/SC, mas nunca atuou na CIRETRAN de Araranguá, à qual foi destinada. A décima sétima psicóloga perita é a própria pesquisadora.

3) 6ª CIRETRAN de Criciúma: quatro psicólogos, que atendem também os municípios de Siderópolis, Treviso, Forquilha, Nova Veneza, Içara, Urussanga, Cocal do Sul e Morro da Fumaça;

4) CIRETRAN de Orleans (extensão da 6ª Ciretran de Criciúma): três psicólogos que atendem, além de Orleans, o município de São Ludgero;

5) 18ª CIRETRAN de Laguna: dois psicólogos que atendem também os municípios de Imaruí, Imbituba e Garopaba.

6) 19ª CIRETRAN de Araranguá: três psicólogos credenciados, mas efetivamente só dois estão desempenhando suas atividades vinculados a essa CIRETRAN, atendendo também os municípios de Sombrio, Balneário Gaivota, Praia Grande, Passo de Torres, Santa Rosa do Sul, São João do Sul, Turvo, Balneário Arroio do Silva, Ermo, Jacinto Machado, Maracajá, Meleiro, Morro Grande e Timbê do Sul.

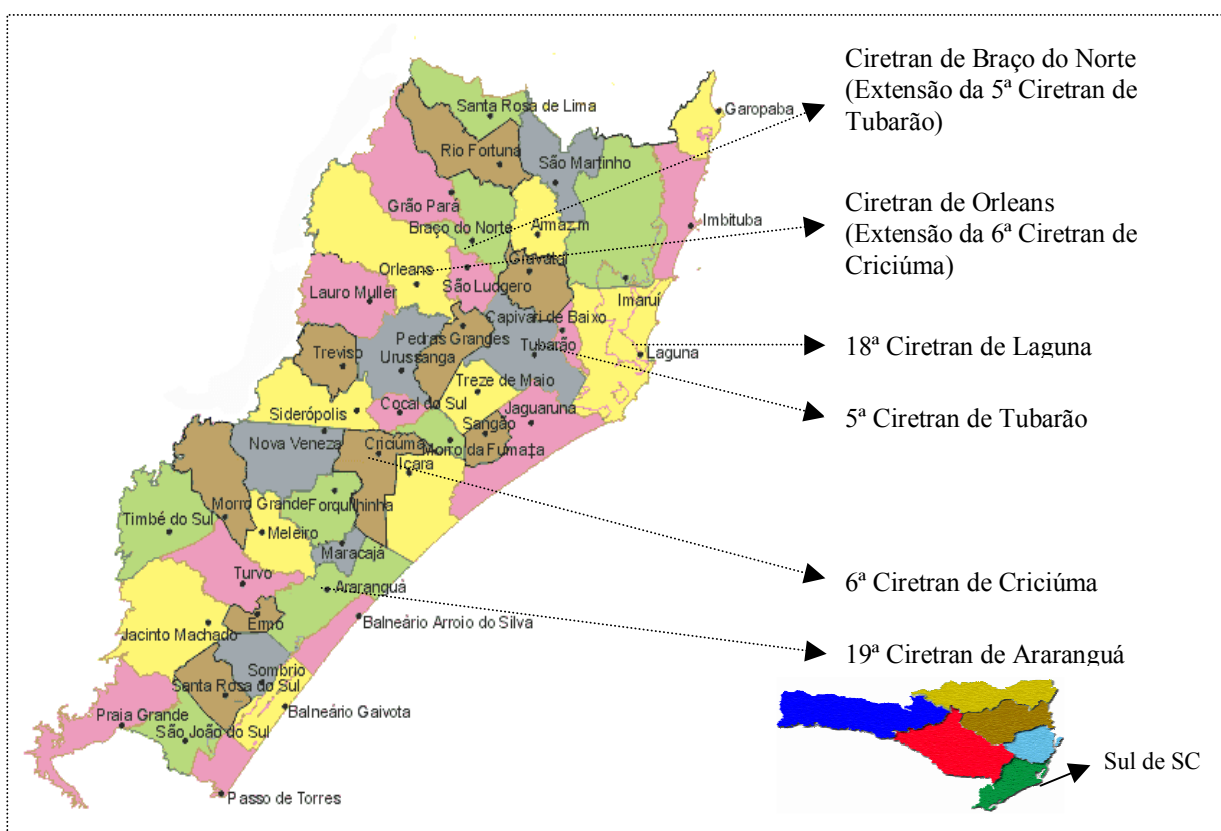


Figura 1: Localização das Ciretrans no Estado de Santa Catarina – Região Sul<sup>30</sup>.

<sup>30</sup> <http://www.turismocatarinense.tur.br/mapas/regiaosul.gif>.

A escolha dos participantes dessa pesquisa foi intencional, tendo em vista que a população-alvo situa-se num contexto no qual a pesquisadora está inserida como psicóloga perita examinadora credenciada no DETRAN/SC, na cidade de Tubarão. Não houve preocupação em segmentar uma amostra significativa estatisticamente. Um outro fator de inclusão na pesquisa dos participantes é de estar atuando na região sul de Santa Catarina como psicólogo perito credenciado. Nesse sentido, a amostra caracteriza-se como não probabilística e, de acordo com Laville e Dione (1999, p. 170), “a partir das necessidades de seu estudo, o pesquisador seleciona casos julgados exemplares ou típicos da população-alvo ou de uma parte desta.”

### 5.3 FONTES DE INFORMAÇÃO E ASPECTOS ÉTICOS

Os dados, obtidos indiretamente por meio de depoimentos dos participantes da pesquisa, constituem a percepção dos psicólogos peritos sobre as características do processo de trabalho ao avaliarem as condições psicológicas para dirigir. Também foram coletados dados por meio da observação da situação de trabalho, o que permitiu caracterizar alguns aspectos do processo de trabalho desses profissionais nos Centros de Avaliação de Condutores (CACs).

Para Laville e Dionne (1999), a coleta das informações permite reunir documentos, descrever eventos em que é possível realizar uma ordenação dos dados, possibilitando a seleção daqueles mais importantes ou significativos.

Nesta pesquisa foram utilizadas as seguintes fontes documentais:

1) Resolução n. 014/00, do Conselho Federal de Psicologia, sobre o título de Especialista em Psicologia do Trânsito (Anexo A);

2) As atribuições profissionais dos Psicólogos do Trânsito, segundo a Classificação Brasileira das Ocupações e o Conselho Federal de Psicologia (Anexo B);

3) Decreto Estadual n. 1638/04, que regulamenta a atividade do psicólogo perito no Estado de Santa Catarina (Anexo C); e

4) Resolução n. 080/98 do CONTRAN (Anexo D).

Em relação aos aspectos éticos que envolveram a busca das fontes de dados e aos meios utilizados junto aos participantes da pesquisa, consideram-se os seguintes procedimentos:

1) Foi encaminhado o projeto de pesquisa oficialmente qualificado para ser avaliado pelo Comitê de Ética em Pesquisa com seres humanos (CEP) da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), tendo sido aprovado em 8 de agosto de 2005;

2) Para os participantes do estudo, antes de se iniciarem as entrevistas e as observações *in loco*, foram esclarecidos os objetivos da pesquisa, quais procedimentos seriam utilizados, a possível presença de riscos (benefícios e prejuízos), garantia de sigilo e de acesso à pesquisadora para esclarecimentos de dúvidas, destacando que a qualquer momento poderiam se recusar a participar da pesquisa ou de parte dela sem qualquer prejuízo para si.

Todos os participantes leram e assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (Apêndice D), concordando em participar da pesquisa e permitindo o acompanhamento do seu trabalho sem restrições. Cabe destacar que ocorreram atrasos no início da execução da pesquisa devido às dificuldades operacionais encontradas no DETRAN/SC para obtenção da autorização da pesquisa, condição indispensável para o projeto ser encaminhado e aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa com seres humanos (CEP) da UFSC. Contornadas as dificuldades iniciais de comunicação, todas as solicitações encaminhadas posteriormente a essa organização foram plenamente atendidas.

#### 5.4 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE COLETA DE DADOS

Segundo Cervo e Bervian (1996), nas pesquisas descritivas-exploratórias são utilizadas como principais técnicas de coletas de dados a observação e a entrevista. Para execução da pesquisa, foi utilizada a combinação de um conjunto de técnicas e instrumentos desenvolvidos para a coleta de dados. Inicialmente, as informações procederam das fontes documentais (Anexos A, B, C e D).

Os dados foram coletados por meio da técnica de observação indireta, quando se utilizou um questionário estruturado (Apêndice C), a fim de investigar a percepção dos participantes sobre as características do seu processo de trabalho ao avaliar as condições psicológicas para dirigir. Esse questionário foi elaborado com base na decomposição de variáveis do fenômeno em estudo, organizadas em conjuntos de subvariáveis necessários para a elaboração das unidades de análise a serem investigadas (Apêndice A). As informações que embasaram a decomposição dessas variáveis, foram provenientes das fontes documentais (Anexos A, B, C e D), da revisão da literatura e *insights* da pesquisadora.

Identificaram-se seis variáveis de estudo que foram decompostas em conjuntos de subvariáveis:

- 1) **Variáveis de Identificação:** distinguem aspectos como idade e sexo;
- 2) **Variáveis da formação e da capacitação profissional:** descrevem aspectos da formação e capacitação profissional já concluídas e necessárias a sua qualificação: local onde foi cursada a graduação, ano de conclusão do curso, natureza jurídica da instituição formadora, tipo de pós-graduação, tipo de capacitação profissional em avaliação psicológica (modalidades de capacitação), carga horária e ano da realização da capacitação, bem como a necessidade de novas capacitações e conhecimento sobre trânsito;

3) **Variáveis ocupacionais:** englobam aspectos profissionais na atividade do psicólogo perito: natureza do vínculo e local atual de trabalho, outras atividades que realiza profissionalmente, ano de credenciamento, horas semanais dedicadas à atuação como psicólogo perito, remuneração mensal obtida e nível de satisfação com a atividade;

4) **Variáveis da organização do trabalho:** destacam-se aspectos relacionados a rotinas de trabalho, que são: o agendamento dos horários para avaliação psicológica, quantidade de candidatos examinados por período de trabalho, média de avaliações realizadas no mês, organização da rotina de trabalho, tempo que dispõe para realizar o exame, tempo para emissão de resultados para os candidatos, forma de comunicar os resultados da avaliação psicológica, adequação dos aspectos físicos antes e depois dos CACs, nível de satisfação do relacionamento profissional e interpessoal com a instituição de trânsito e aspectos políticos que influenciam e prejudicam o trabalho pericial;

5) **Variáveis de procedimentos na avaliação psicológica:** descrevem aspectos relacionados aos procedimentos como método, técnicas e instrumentos utilizados na avaliação das condições psicológicas para dirigir: tipo de contato inicial com o candidato, métodos e técnicas utilizados na avaliação psicológica para avaliar as aptidões percepto-reacionais motoras, nível mental; características da personalidade, equilíbrio psíquico e habilidades específicas, testes psicológicos utilizados na avaliação psicológica, tipo de informação que investiga na entrevista psicológica, se realiza entrevista devolutiva (situações), tempo médio em que realiza a avaliação psicológica, situações em que encaminha os candidatos a um especialista, número de atendimentos no reteste, local em que arquiva o material dos candidatos aptos, inaptos e em reteste; e

6) **Variáveis dos critérios da tomada de decisão na avaliação psicológica:** englobam aspectos dos critérios utilizados no momento de definir a aptidão e inaptidão para dirigir: método, técnicas, testes psicológicos utilizados e os indícios de aptidão, aptidão com



restrição, inaptidão temporária e definitiva para os tipos de categoria da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), que são para dirigir carro, moto, caminhão, ônibus e carreta, e interferências na tomada de decisão.

Para a construção desse instrumento, foi necessário, inicialmente, que a pesquisadora soubesse claramente o conjunto de variáveis que compõem o fenômeno estudado: as características do processo de trabalho dos psicólogos peritos na avaliação das condições psicológicas para dirigir. O conhecimento disponível levantado na literatura especializada permitiu verificar os aspectos científicos e sociais importantes e caracterizar aqueles que se destacam nas investigações sobre o processo de trabalho dos psicólogos peritos, como: métodos, técnicas e instrumentos utilizados na avaliação psicológica, natureza do vínculo e critérios na tomada de decisão do apto e do inapto para dirigir. Também foram acrescentados outros fatores vinculados às percepções e *insights* da pesquisadora ao observar o processo de trabalho.

As unidades de análise resultantes da decomposição das variáveis foram ordenadas em categorias de grupos de variáveis, distribuídas em itens (sentenças em forma de afirmação ou pergunta), diretamente relacionados com o conjunto de variáveis que resultou num questionário estruturado. Laville e Dionne (1999) assinalam a possibilidade do uso misto de questões acompanhadas de opções fechadas e abertas. Os autores citados destacam como vantagem dessa técnica o aumento das taxas de resposta dos entrevistados e a padronização, que permite aplicar a um grande número de pessoas, num curto espaço de tempo, facilitando o tratamento dos dados obtidos; como desvantagem, a impositividade das respostas previstas antecipadamente.

Após a elaboração das sentenças, foi realizado um estudo piloto com a finalidade de corrigir erros e melhorar as questões formuladas. Tal procedimento avaliou o grau de precisão do instrumento, denominado nesta pesquisa de Q-PET (Questionário das Características do

Processo de Trabalho dos Psicólogos Peritos Examinadores de Trânsito), e foi administrado por meio da entrevista individual, o que, de acordo com Laville e Dione (1999, p. 188), permite ao entrevistador “explicitar algumas questões no curso da entrevista, reformulá-la para atender as necessidades do entrevistado.”

Nesta pesquisa, também utilizou-se como técnica de observação direta a observação estruturada. De acordo com Quivy e Campenhoudt (1992), a observação é uma etapa intermediária entre a construção dos conceitos e das hipóteses. Já Laville e Dionne (1999) definem a observação como condição que oportuniza o contato com o real e apresenta uma contribuição importante na construção do conhecimento, pois proporciona uma gama variada de descobertas e aprendizagens para as pessoas, favorecendo a construção de notas descritivas sobre o fenômeno pesquisado.

O roteiro de observação (Apêndice E) foi elaborado com base na análise das variáveis presentes no fenômeno da pesquisa, que designou os comportamentos a serem observados. Priorizou-se a observação dos aspectos que constituem a variável organização do trabalho, variável de procedimentos na avaliação psicológica e a descrição do CAC para sua caracterização. Esse tipo de observação auxiliou na caracterização dos aspectos gerais do processo de trabalho dos psicólogos peritos, permitindo averiguar tanto as semelhanças ou variações no processo de trabalho, observando aqueles que estão mais ou menos integrados com os aspectos institucionais. Essas observações constituíram notas descritivas do ambiente investigado (Apêndice F). Durante as observações, a pesquisadora interagiu com a situação e os participantes, procurando se integrar ao ambiente investigado e nele se inserir, nos moldes da denominada observação participante.

## 5.5 PROCEDIMENTOS

### 5.5.1 Contato com os participantes

Aos participantes da pesquisa, por meio de contato telefônico, foram explicadas as finalidades da pesquisa e a sondagem de seu interesse em dela participar. A obtenção dos números telefônicos deu-se por meio dos órgãos de trânsito, como as Delegacias Regionais de Polícia Civil (DRPs), a partir do encaminhamento da solicitação por telefone pela pesquisadora. Cabe destacar que as DRPs são locais em que essa atividade foi realizada até junho de 2005, e com as quais se mantém periodicamente contato por exigência das características dessa atividade.

No contato inicial com os participantes, definiu-se um agendamento de datas para uma visita ao local de trabalho e para a realização das entrevistas. Ainda nesse primeiro contato, foram explicados os objetivos da observação *in loco*, do local de trabalho e solicitada a permissão para acompanhá-los na execução dos procedimentos da avaliação psicológica. Nem sempre, no dia marcado para a entrevista, foi possível realizar a observação, o que exigiu da pesquisadora mais de um deslocamento para as cidades onde os profissionais atuam. Dos 15 participantes contactados, três não manifestaram interesse em participar da pesquisa. No total, participaram da pesquisa 12 participantes.

### 5.5.2 Administração do Q-PET e do Roteiro de Observação

Os dados sobre as características do processo de trabalho dos psicólogos peritos foram obtidos por meio das observações diretas da situação de trabalho nos Centros de Avaliação de Condutores (CAC); já os depoimentos, coletados por meio do Q-PET (Apêndice C). Estando datas, locais e horários previamente agendados com os psicólogos peritos, todas as entrevistas

aconteceram no local de trabalho dos participantes. Numa tentativa de adequação de tempo desses profissionais, as entrevistas foram realizadas antes ou depois das observações.

O local da entrevista ocorreu nas salas coletivas ou individuais de atendimento dos CACs; procurou-se garantir privacidade, ausência de ruídos, conforto no mobiliário, na ventilação e iluminação do ambiente. Os questionários foram impressos em papel A4, com instruções sobre como seria feita a pesquisa, fornecidos pela entrevistadora no momento da entrevista. Caneta esferográfica, gravador e fitas-cassete também foram utilizados.

O tempo de administração do Q-PET oscilou entre 40 e 50 minutos por participante, e todos consentiram que as entrevistas fossem gravadas. Em caso de restrição ao uso de gravador, o roteiro continha espaços para seu preenchimento. Eventualmente, houve interrupções por telefone ou pessoas que estavam presentes nas dependências de alguns CACs, o que se considerou como variáveis intervenientes na administração do Q-PET.

No momento da conclusão da entrevista, era comunicado que se faria a devolução do material transcrito para revisar o conteúdo, porém não sendo obrigatória tal revisão. Isso permitia alteração, supressão ou acréscimo de novos dados, antes de o material ser utilizado pela pesquisadora. Para efetuar tal procedimento, fez-se contato com cada participante depois de transcrever o material, buscando saber como poderia ser encaminhado para a revisão do conteúdo. De acordo com a preferência indicada pelos participantes, enviou-se o material por *e-mail* ou via correio, com uma nota de esclarecimento sobre como foram realizadas as transcrições e como poderiam proceder ao revisar as entrevistas (Apêndice D). A coleta de dados dos depoimentos foi realizada no período de agosto a outubro de 2005.

A observação da situação de trabalho permitiu a caracterização do local (CAC), de como se dá a organização do trabalho dos psicólogos peritos nesse espaço, bem como dos procedimentos utilizados na avaliação das condições psicológicas para dirigir. O material usado para a coleta desses dados foi o Roteiro de Observação (Apêndice E) e caneta

esferográfica. Os dados relativos à observação da situação de trabalho foram registrados pela pesquisadora nesse roteiro, após o término das observações, constituindo notas descritivas da situação em estudo (Apêndice F). A coleta de dados por meio da observação da situação de trabalho compreendeu o período de agosto a outubro de 2005.

As observações iniciavam no momento em que a pesquisadora entrava nas dependências do CAC e terminavam quando o psicólogo perito concluía os atendimentos agendados para aquele período de trabalho (matutino ou vespertino). No total, o número de horas de observações realizadas ocupou um tempo de 35 horas e 30 minutos. Foi realizado um procedimento de coleta de dados no local de trabalho da pesquisadora<sup>31</sup>, em função de exigências de alguns participantes que não se sentiriam à vontade, se fossem entrevistados ou observados pela pesquisadora. A fim de evitar possíveis constrangimentos aos participantes e à própria pesquisadora, fez-se necessária a participação de uma auxiliar de pesquisa com formação em psicologia, a qual recebeu orientação para efetuar as entrevistas e as observações.

## 5.6 TRATAMENTO E ANÁLISE DOS DADOS

Os dados, devidamente organizados a partir dos grupos de variáveis definidas no Q-PET, que foram analisados e relacionados às características das verbalizações obtidas na entrevista e aos dados oriundos do Roteiro de Observação, confrontados isoladamente ou em seu conjunto com a sistematização da produção de conhecimento e dos documentos normativos referentes à atividade do psicólogo perito. Efetuou-se o agrupamento da ocorrência de respostas de cada variável, utilizando para isso o programa computacional Word 2003 (Windows XP).

---

<sup>31</sup> A pesquisadora atua como psicóloga perita na cidade de Tubarão.

O fluxograma dos procedimentos que caracterizam o processo de trabalho do Psicólogo Perito de Trânsito na avaliação das condições psicológicas para dirigir está ilustrado na figura 2.

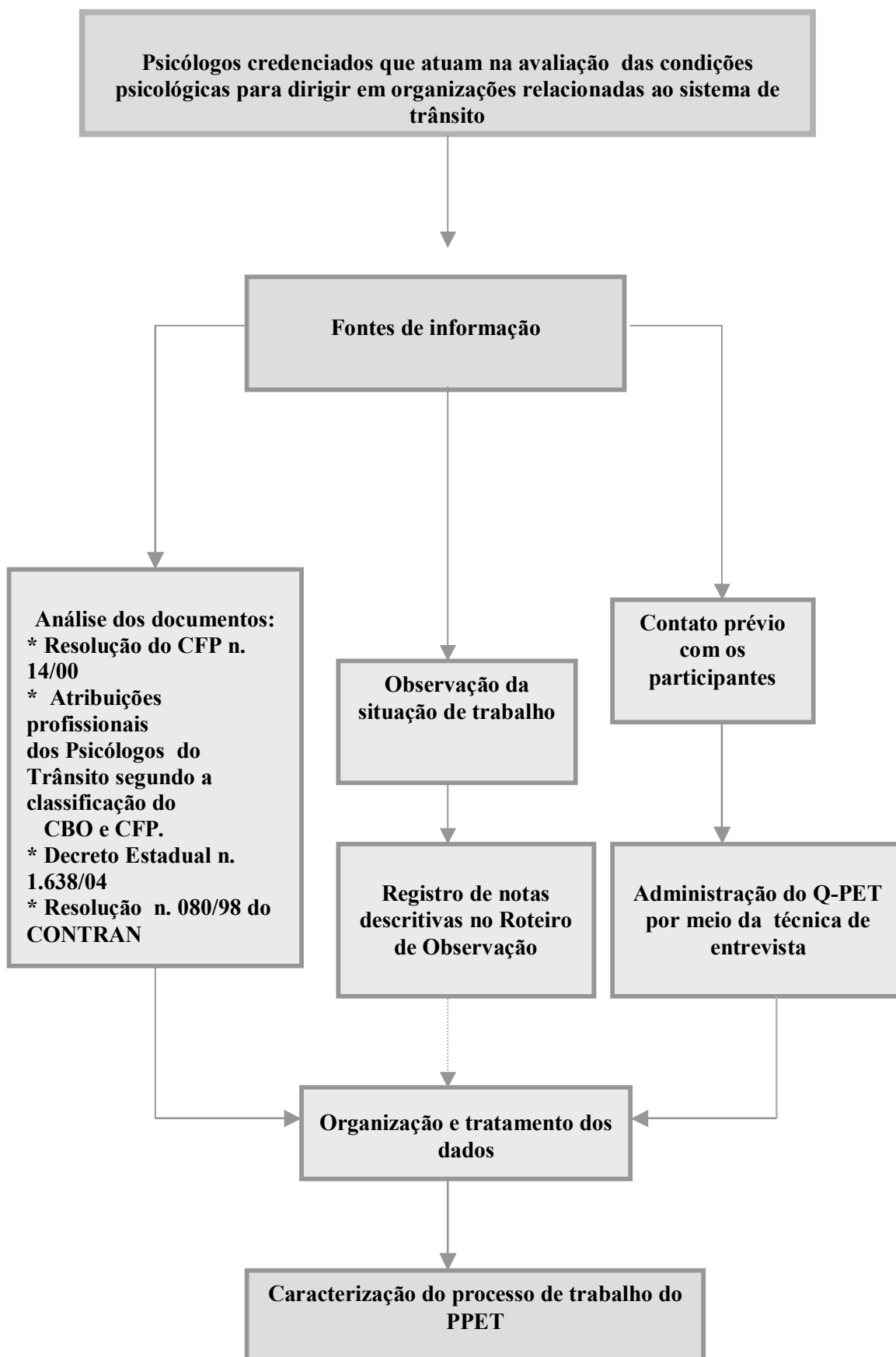


Figura 2: Fluxograma dos procedimentos que caracterizam o processo de trabalho dos Psicólogos Peritos Examinadores de Trânsito na avaliação das condições psicológicas para dirigir.

## 6 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Participaram da pesquisa 12 psicólogos peritos credenciados que atuam na avaliação psicológica de condutores para a obtenção, mudança de categoria e renovação de exames da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) de motoristas profissionais que transportam bens e pessoas no sul do Estado de Santa Catarina (SC). O período da realização da pesquisa foi de agosto a outubro de 2005.

### 6.1 PERFIL DE IDENTIFICAÇÃO, FORMAÇÃO E CAPACITAÇÃO PROFISSIONAL DOS PARTICIPANTES

As informações encontradas nesta etapa da pesquisa permitiram identificar os participantes, averiguar a natureza da instituição formadora e as atividades realizadas na graduação com relação às aprendizagens obtidas sobre a avaliação psicológica, os tipos de curso escolhidos para a sua qualificação profissional vinculados ou não à atividade de psicólogo perito examinador, tipos de capacitação de que necessitaria para realizar melhor seu trabalho e o conhecimento sobre legislação de trânsito.

Todos os participantes do estudo são do sexo feminino, na **faixa etária** de 25 a 42 anos e revelaram que **concluíram a formação profissional** em Instituições de Ensino Superior (IES) particulares (10), em detrimento das IES públicas (2). No que diz respeito ao **tempo de conclusão do curso de Psicologia**, apresenta-se uma variação entre 19 anos, maior tempo, e dois anos, menor tempo.

Na formação acadêmica, entre **as atividades que proporcionaram contato na graduação com a avaliação psicológica**, foram mencionados a participação nas disciplinas de avaliação psicológica (10), o estágio curricular (5) e extracurricular (5) e a monitoria da disciplina (1), presentes nos respectivos currículos de graduação em Psicologia. As atividades



nomeadas pelos participantes têm enfoque predominante no ensino, presentes na formação obrigatória do psicólogo, não revelaram a participação em atividades de extensão e pesquisa sobre avaliação psicológica relacionada ou não ao contexto do trânsito.

O estudo de Silva (2004) mostra que formação do psicólogo relacionada à avaliação psicológica é decorrente da baixa qualidade dos currículos dos cursos de graduação, incidindo negativamente na formação desses futuros profissionais para o exercício profissional. Nesse sentido, uma formação profissional atrelada exclusivamente a estágios e disciplinas, que ainda apresentam problemas de adequação “no que” e “como ensinar” a avaliação psicológica, pode se tornar precária. Logo, confirmam-se as idéias de Hutz e Bandeira (2003), Noronha e col. (2003) e Noronha (2003) de que, na formação dos psicólogos, ainda é negligenciado o ensino dos testes psicológicos, bem como não é dada ênfase a uma das únicas atividades privativas dos psicólogos, que é lidar com testes psicológicos.

A necessidade de aprimoramento para continuar no mercado de trabalho ou o desejo de aprender instigam os profissionais a buscarem uma qualificação contínua, fato constatado na pesquisa. Quanto aos **tipos de pós-graduação mais escolhidas**, foram citadas especialização, seguida de mestrado concluído ou em andamento. Os resultados da pesquisa mostraram uma maior conclusão de cursos de pós-graduação na modalidade *latu senso* com Especialização em áreas como: Psicologia e Saúde Coletiva, Psicologia Clínica, Língua Portuguesa, Avaliação Psicológica, Educação Inclusiva e Filosofia da Linguagem. Uma das entrevistadas relatou estar com especialização em andamento em Administração Estratégica de Pessoas. Nos cursos de pós-graduação em Mestrado (*strictu senso*), uma das participantes concluiu o mestrado em Engenharia de Produção. Nos mestrados em andamento, as áreas citadas foram Educação e Ciências da Linguagem. Apenas uma das entrevistadas estava cursando um doutorado em Psicologia Clínica. Cinco participantes revelaram não ter cursado nenhuma especialização, somente a graduação em Psicologia.

Um dado importante constatado na pesquisa é que só um dos participantes fez uma especialização (*latu sensu*) específica em avaliação psicológica. Os demais participantes (5) escolheram áreas afins, como a área clínica, saúde coletiva, educação inclusiva, língua portuguesa e filosofia da linguagem. Algumas especializações citadas não possuem nenhuma relação direta com a atividade que desempenham como psicólogo perito e ainda há aqueles que não deram continuidade a sua formação profissional.

Hutz e Bandeira (2003) salientam a necessidade de uma formação adequada para trabalhar com avaliação psicológica, em que só o curso de graduação não é suficiente, e destacam que uma formação inadequada e não específica para atuar na avaliação psicológica compromete o trabalho do psicólogo. Trata-se de um aspecto importante, pois avaliar condições psicológicas para dirigir é uma atividade complexa que requer do psicólogo perito experiência profissional e formação específica, o que não se constatou na pesquisa, visto que o psicólogo está escolhendo prioritariamente investir na qualificação em outras áreas de seu interesse e de atuação profissional. Um outro aspecto que colabora para essa baixa qualificação é a inexistência de cursos específicos oferecidos pelas Instituições de Ensino Superior (IES) nas modalidades *latu sensu* e *strictu sensu* para área de avaliação psicológica e Psicologia do Trânsito na região.

**A realização de cursos de capacitação de curta duração em avaliação psicológica** foi um aspecto sondado na pesquisa. Identificaram-se os tipos de cursos realizados pelos psicólogos peritos da região, bem como, a carga horária e a Instituição de Ensino Superior (IES) em que realizaram os cursos. Um fator importante encontrado é que oito dos participantes se referiram ao curso de *Capacitação de Psicólogo Perito Examinador de Trânsito Responsável pela Avaliação Psicológica* como uma capacitação em avaliação psicológica. Esse curso tem uma carga horária de 120 horas, e as IES mencionadas como responsáveis pelo curso foram, respectivamente, UFSC e UNISUL.

Antes da implementação do CTB no ano de 1998, não havia legislação específica que exigisse alguma formação especial para os profissionais que atuavam na área. Quando os profissionais entrevistados citam esse tipo de capacitação como de avaliação psicológica, estão delimitando um conhecimento específico previsto nesse curso sobre testes psicológicos usados nessa atividade, aplicação e correção dos testes e uso de escalas de medidas de testes psicológicos. Para muitos dos participantes que fizeram o curso, foi o primeiro contato com a aplicação prática desse conhecimento, ao mesmo tempo que estão cumprindo com uma exigência legal, definida como uma condição prévia para o profissional de psicologia ser credenciado pelo DETRAN/SC.

Os demais cursos de capacitação citados referem-se a: Seleção e Avaliação de Pessoal, Instrumentos de Medidas, Construção de Escalas e Medidas em Avaliação Psicológica, Avaliação Psicológica para o Trânsito e Atualização de Instrumentos de Exame Psicológico no processo de Avaliação psicológica, Curso de capacitação em Avaliação Psicológica – Teste Zulliger e sobre o teste HTP. As universidades citadas como responsáveis por esses cursos foram UNISUL e UFSC. Alguns desses cursos foram realizados mediante a participação em congressos sobre o tema com carga horária de 16 a 20h/a.

Um fator a ser considerado é o tipo de capacitação profissional de que o psicólogo necessita para atuar na avaliação psicológica para dirigir. Christ (2003) salienta que, na Áustria, o profissional de psicologia para atuar na avaliação de condutores, necessita de um treinamento especial, fato também reforçado por Kruj (1995) ao descrever as características da atividade do psicólogo do trânsito na Alemanha e as exigências de formação e especialização dos profissionais que realizam a avaliação das condições psicológicas de condutores. Os dados pesquisados corroboram em parte o que Christ (2003) e Kruj (1995) apresentam. Percebe-se, no entanto, que ainda é insuficiente à capacitação dos psicólogos

peritos, o que pode implicar dificuldades no diagnóstico das condições psicológicas para dirigir e nos fenômenos associados ao comportamento humano no trânsito.

Cabe destacar que a Resolução n. 080/98 do CONTRAN determina que o psicólogo mantenha a capacitação contínua, mas não especifica a periodicidade e nem o tipo dos cursos que devem ser realizados. O Decreto Estadual n. 1658/04, referente à regulamentação da atividade dos psicólogos peritos no Estado, exige a comprovação de pós-graduação por ordem de títulos de doutor, mestre e especialista para fins de credenciamento, especificadamente nas áreas de avaliação psicológica e de psicologia de trânsito, diplomas ou certificados de participação em cursos de aperfeiçoamento profissional nas áreas de avaliação psicológica e de psicologia de trânsito e a obrigatoriedade do curso de *Capacitação de Psicólogo Perito Examinador de Trânsito Responsável pela Avaliação Psicológica* para ser credenciado na atividade. Indica que os psicólogos, anualmente (até duas vezes), podem ser convocados para participar de cursos de aperfeiçoamento, seminários ou palestras, promovidos pelo DETRAN/SC ou por este indicados no território catarinense.

Até o presente momento, a última convocação por parte do DETRAN/SC para participação em eventos científicos e que favorecesse a discussão e o encontro dos profissionais de psicologia e de outras áreas, envolvidos com o processo de habilitação de condutores no Estado, foi no ano de 1995, quando houve a realização do 1º Encontro Catarinense dos Profissionais Responsáveis pela Avaliação e Habilitação de Condutores, evento realizado em Florianópolis, patrocinado pelo DETRAN.

Um dado importante constatado na pesquisa é a participação das IES nesse processo de capacitação, assumindo com destaque a função de formar e continuar a qualificação dos profissionais, respondendo às demandas atuais da sociedade brasileira em relação à construção e disseminação do conhecimento sobre o comportamento humano no trânsito. Isso confirma a visão de Hoffmann e Cruz (2003), quando destacam que as ofertas de formação

específica em matérias interdisciplinares de trânsito e de avaliação psicológica aumentaram devido ao envolvimento de IES no ensino, pesquisa e extensão. E, também, da conscientização de alguns desses profissionais sobre a difícil e complexa tarefa de se avaliar as condições psicológicas para dirigir, exigindo uma contínua busca de conhecimentos para atuar na atividade.

No que diz respeito ao **tipo de capacitação que precisaria fazer para qualificar melhor seu trabalho**, seis participantes consideram necessário aprimorar seus conhecimentos sobre o processo da Avaliação Psicológica e testes psicológicos. Outras cinco participantes revelaram necessitar de cursos específicos sobre criação de instrumentos de medidas adaptados à população da região, Psicologia Clínica, entrevista psicológica. Uma participante citou cursos nas áreas administrativa e contábil.

Verificaram-se, por meio desse levantamento de **necessidades de futuras capacitações**, alguns aspectos que são observados pelos psicólogos peritos como fatores limitadores ao seu bom desempenho. Também caracterizam suas motivações e interesses para adquirir novas aprendizagens vinculadas aos investimentos que fazem na sua atuação profissional como psicólogo perito. Há uma incidência maior sobre necessidade de cursos de atualização em procedimentos da avaliação psicológica e no uso de testes psicológicos, seja para aprender a manejar melhor os testes que já utilizam, criar escalas de medidas regionalizadas e com validade para a população-alvo, conhecer os novos testes que estão sendo criados pelas editoras especializadas na área, aprimorar uma das técnicas que utilizam, como a entrevista psicológica:

“Seria interessante [saber] mais sobre testes diferentes e novos, para termos mais opções nas avaliações dos candidatos à CNH, e em todos os requisitos necessários para as avaliações” (ppet 3).

“Talvez uma especialização na área clínica também por causa das entrevistas [psicológicas]” (ppet 12).

“Eu sinto muita necessidade de um curso específico pra criação e elaboração de instrumentos voltados a nossa população. Isso eu acho que ia ajudar muito, se nós conseguíssemos padronizar um instrumento específico para essa região. Esse é o meu ideal de atuação, porque eu percebo, por exemplo, uma pessoa bem humilde [da] agricultura que vem lá do interior, nós aplicamos um TADIM, pôxa, o TADIM no mínimo é 18. Tem pessoas lá do interior que querem para dirigir um trator 14, eu considero” (ppet 2).

“Eu acho que em avaliação psicológica, em entrevista psicológica, em Avaliação Psicológica em maneira geral, em Psicopatologia, acho que é isso” (ppet 10).

“Porque (...) é uma das coisas que o Conselho Regional de Psicologia cobra tanto de nós, [que] usemos os testes aprovados, mas também eles não oferecem cursos [novos]. Tem muitos cursos em São Paulo, mas, por exemplo (...), tu vais sair daqui para ir pra São Paulo pagar sei lá quanto e mais o custo da viagem, não dá. Então, acho que tinha que ser incentivada pelo Conselho Regional de Psicologia essa especialização” (ppet 5).

Observa-se que um dos psicólogos peritos entrevistados apontou a necessidade de se capacitar em aspectos administrativos e contábeis e na forma de organizar o trabalho, decorrentes de um novo papel que vem desempenhando depois da criação e implantação dos Centros de Avaliação de Condutores (CACs). Além das suas atribuições técnicas, atuam como empreendedores e administradores dos locais onde trabalham, atribuições para as quais não foram preparados no curso de graduação de Psicologia. É o que se observa neste relato:

“Capacitação, eu não sei te dizer especificamente que capacitação, mas eu acho que nós precisaríamos ter mais conhecimento na parte administrativa. Ter mais conhecimento de parte contábil mesmo para ter uma noção melhor e até de gerenciamento. Porque (...) eu considero que [na] minha avaliação psicológica eu tenho um bom conhecimento, mas essas outras áreas que envolvem [administração] para que o trabalho aconteça eu possuo falhas” (ppet 8).

Em relação ao **conhecimento sobre legislação de trânsito**, os participantes revelaram tê-lo obtido por meio do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e do Curso de *Capacitação de Psicólogo Perito Examinador de Trânsito Responsável pela Avaliação Psicológica*, daquilo

que utilizam no dia-a-dia na condição de cidadãos e de motoristas, assim como de literatura especializada. É um conhecimento importante, necessário à atividade de psicólogo perito e está relacionado ao seu processo de trabalho.

## 6.2 PERFIL OCUPACIONAL

As informações obtidas referem-se ao local de trabalho, vínculo com a organização de trânsito, tempo de atuação na atividade, carga horária semanal dedicada à atividade, parâmetros do rendimento mensal após a implantação dos Centros de Avaliação de Condutores (CACs) e níveis de satisfação em relação à atividade que desempenha como psicólogo perito e em relação à remuneração recebida pelo trabalho.

Todos os sujeitos pesquisados citaram como **local atual de trabalho** os CACs. Quanto à **natureza do vínculo de trabalho**, mantêm com organizações de trânsitos como Departamento Estadual de Trânsito do estado (DETRAN), regulado por meio das diretrizes de credenciamento estabelecidas no Decreto estadual n. 1638/04 e suas antecedentes, como Resolução n. 80/98, do CONTRAN, e Lei Estadual n. 12.291/2002, que autoriza o Estado de Santa Catarina a utilizar a permissão para a execução de serviços públicos delegados de credenciamento de médicos e psicólogos voltados à execução de exames de aptidão física, mental e psicológica para o trânsito.

Até junho de 2005, o local de trabalho dos psicólogos peritos foram as Circunscrições Regionais de Trânsito (CIRETRANS), órgãos que se localizam nas dependências das Delegacias Regionais de Polícia (DRPs) e que estão vinculados ao DETRAN e à Secretaria de Segurança Pública e Defesa do Cidadão (SSP). Em abril de 2004, foi assinado pelo Governador Luís Henrique da Silveira o Decreto n. 1.638<sup>32</sup> que, em junho de 2005, entrou em vigor. Esse decreto regulamenta a atividade do psicólogo perito em clínicas credenciadas,

---

<sup>32</sup> Em anexo, decreto n. 1638/04.

denominadas de Centro de Avaliação de Condutores (CAC) para a realização da avaliação psicológica em candidatos à obtenção da permissão, mudança de categoria e renovação da CNH, para profissionais que exercem atividade remunerada no transporte de bens ou pessoas e outros exames previstos na legislação ou exigidos pela autoridade de trânsito.

Essa informação corrobora as idéias de Cruz e col. (2003) ao afirmarem que nas origens do ofício dos psicólogos peritos há aplicação de conhecimentos teóricos e metodológicos, o que define uma especialização. Esse ofício, porém, não está sendo definido só por aqueles que praticam, mas também sofre influência do poder político presente nos órgãos de trânsito, da descontinuidade nos projetos e nas decisões sobre as políticas públicas de trânsito definidas pelas organizações de trânsito no País e no Estado, como a Secretaria de Segurança Pública e Defesa do Cidadão (SSP) e o DETRAN, que continuam a estabelecer as bases legais para o psicólogo perito atuar na avaliação das condições psicológicas para dirigir. Para Weber (1982), as organizações burocráticas firmam sua base legal pelas normas instituídas que garantem a legitimação de tal legalidade para impor a sua autoridade.

A modalidade de contrato de trabalho continua a ser terceirizada. Antes da implementação do decreto estadual, esse credenciamento era efetuado somente por meio de um Termo de Serviço Delegado, assinado pelo diretor geral do DETRAN/SC e pelo psicólogo credenciado, e posteriormente publicada uma portaria com a indicação do profissional no Diário Oficial do Estado autorizando sua atuação nas CIRETRANs, o que originou a solicitação do credenciamento. Atualmente, o credenciamento do profissional se dá por meio das normatizações do Decreto Estadual, em que há emissão de um certificado de funcionamento fornecido pelo DETRAN/SC, com a identificação do CAC, cidade e a relação de psicólogos peritos que ali atuam.

Cabe ressaltar que os psicólogos policiais ainda atuam na avaliação das condições psicológicas para dirigir, mas restrito às cidades de Caçador, Joaçaba, Brusque e Ituporanga.



Até o presente momento, no Estado de SC essa atividade é desempenhada tanto pelos psicólogos peritos credenciados como por psicólogos policiais nas cidades anteriormente citadas.

A terceirização dos serviços é uma forma das organizações diminuírem seus custos com os encargos trabalhistas, contudo para o trabalhador traz significativas perdas de direitos legais e aumenta a precarização do trabalho. Ao se comparar com a visão de Antunes (2002) sobre o sentido do trabalho, os psicólogos peritos são trabalhadores autônomos credenciados, que realizam um serviço especializado ao órgão executivo de trânsito (DETRAN) e interagem continuamente com as normas legais dessa instituição. Esses profissionais são exemplos da classe-que-vive-do trabalho, termo defendido por Antunes ao definir que os trabalhadores improdutivos são aqueles que vendem sua capacidade de trabalho, não produzem um valor de troca, mas gerando um valor de uso cuja forma de trabalho é utilizada como serviço para fim público ou não.

Relativo ao **exercício de outra atividade como psicólogo**, concomitante à de psicólogo perito, os participantes, em sua maioria, possuem mais de uma organização na qual desenvolvem atividades de trabalho: exercem atividades de docência de ensino superior (3), psicologia clínica (2), prefeituras (2), sindicatos (1) e empresas(1) em seu rol de atividades como psicólogos; somente três participantes se dedicam exclusivamente à atividade como psicólogo perito.

Em relação ao **tempo de atuação nessa atividade**, entre os participantes pesquisados houve o predomínio de experiência de um a cinco anos na função de avaliar as condições psicológicas para dirigir, seguido de duas ocorrências com mais de 10 anos. Com relação à **carga horária semanal de atividades laborais**, há diferenciação no tempo que cada um trabalha: seis participantes afirmaram se dedicar menos de 20 horas semanais, e outros seis indicaram mais de 20 horas à atividade como psicólogo perito.

Essa diferenciação no número de horas semanais ocorre devido ao tempo que cada participante disponibiliza para o exercício da atividade como psicólogo perito. Conforme dados da observação da situação de trabalho (Apêndice F), os próprios profissionais dividem seus horários de trabalho nos CACs, de acordo com a necessidade de atendimentos, número de psicólogos que ali trabalham, disponibilidade de tempo de cada um, pois exercem outras funções como psicólogos ou não moram na mesma cidade em que trabalham. Alguns profissionais só atendem à tarde, outros num só dia da semana, ou duas vezes no mês; outros todos os dias da semana, revezando-se nos períodos matutino e vespertino, facultativo aos sábados. Independente do número de horas que trabalham, devem obrigatoriamente atender a demanda semanal destinada à avaliação psicológica dos candidatos à obtenção, mudança e renovação de exames da CNH, nas CIRETRANs a que estão vinculados.

Quanto aos **fatores que levaram esses profissionais a escolher atuar como psicólogo perito**, percebem-se semelhanças nos discursos dos participantes pesquisados. Ressaltam a identificação com avaliação psicológica e o manejo de testes psicológicos, a remuneração ser atrativa, maior que em outras atividades, como Psicologia Clínica e Psicologia Organizacional na região; a oportunidade de trabalhar com uma área pouco conhecida, que é Psicologia do Trânsito, e de obter novas aprendizagens, conforme expressam em seus relatos:

“Em primeiro lugar gosto de avaliações, eu gosto de avaliar (...). Em segundo lugar sempre me chamou atenção testes, só que eu achava que não era válido, então eu fiz o curso achando assim, que é bobagem, mas eu comecei a ler os manuais, porque na faculdade não ensina. Quando eu comecei a ler mesmo os manuais (...) e quando fiz o curso eu comecei a me interessar a pegar o manual e estudar. Eu vi que tinha muita relação, que era real trabalhar com instrumentos [psicológicos]. Um terceiro motivo eu já sabia que ia existir um CAC [Centro de Avaliação de Condutores] e eu queria trabalhar para mim, claro [que há] a questão financeira, não queria ser funcionária de empresa” (ppet 3).

“A oportunidade de mercado porque é um trabalho bem remunerado, se comparar com os outros. Gosto muito de avaliação psicológica. (...) Outra coisa que pesa muito para mim é que eu gosto muito de trabalhar com essa clientela mais humilde, eu acho que eles valorizam muito o nosso trabalho” (ppet. 2).

“Avaliação pra mim eu acho assim, fantástico, eu gosto muito de fazer avaliação. Então o primeiro ponto é que eu gosto de trabalhar em avaliação psicológica. E o segundo momento eu fui convidada. Eu fiz o curso e gostei, [antes] eu trabalhava como psicóloga organizacional, psicóloga clínica, parei e fiquei só com psicologia do trânsito, em avaliação psicológica (...) não dá para deixar o financeiro de fora. Eu acho que o financeiro pesa muito. Acho que hoje a psicologia do trânsito te dá essa oportunidade. Tu ganha um pouco melhor do que a psicologia clínica e a psicologia organizacional. A gente também ganha tanto quanto (...) depende do trabalho que faz” (ppet.9).

“Na época assim era escassez de profissionais que se dispunham a trabalhar nessa área, porque era uma área muito desqualificada [Psicologia do Trânsito]. É um trabalho de uma renda razoável e questões pessoais vinculadas a acidente de trânsito” (ppet. 10).

“Eu gosto da área, eu gosto [e] tenho identificação na verdade. Eu acho um trabalho rico, dá para aprender muito também, um grande aprendizado. Acho uma área necessária para ser desenvolvido bons trabalhos” (ppet. 12).

A **remuneração mensal** referida decorrente do exercício dessa atividade apresenta uma variação de três salários e meio a onze salários mínimos mensais.<sup>33</sup> Essa variação de valores está ligada à demanda de atendimento de cada CIRETRAN, que agrega mais ou menos municípios sob sua jurisdição, períodos de intensificação de trabalho que são sazonais, variação da carga horária semanal, que pode ser maior ou menor, dependendo do número de profissionais credenciados na mesma CIRETRAN, custos operacionais para manter o funcionamento dos CACs e aquisição de testes psicológicos. Questionados se consideram o **rendimento obtido compatível com o trabalho que realizam**, houve ocorrência tanto de respostas afirmativas quanto negativas. Eis alguns relatos:

---

<sup>33</sup> O valor do salário mínimo vigente no país é de R\$ 350,00 (trezentos e cinquenta reais) Disponível em: <[http://www.portalbrasil.net/2006/colunas/editorial/abril\\_02.htm](http://www.portalbrasil.net/2006/colunas/editorial/abril_02.htm). Acesso em: 05 abr. 2006.

“Nós ainda não temos o rendimento líquido, [remuneração] que era para ter. Estamos pagando contas. O rendimento líquido, o cálculo eu não sei se a gente já chegou a fazer, mas eu não consegui tirar [a] limpo ainda, porque tudo é para pagar a reforma do CAC” (ppet 9).

“(...) é compatível, acho que o rendimento é bom. Seria difícil conquistar isso num trabalho clínico na região, aqui não tem muito a psicologia clínica, não é um trabalho assim muito desenvolvido aqui. Então eu penso que é meio difícil conquistar isso com o trabalho com a psicologia clínica (...) porque se fosse um outro tipo de trabalho dificilmente a gente teria esse rendimento” (ppet 6).

“Considero [boa a remuneração], porque eu não acho que seja um trabalho muito complexo para quem sabe fazer. Eu acho um trabalho tranquilo, tu vem aqui e faz” (ppet 2).

“Não, porque se leva muito trabalho para casa.(...) Existe uma responsabilidade técnica muito grande e o meu processo de formação para ser a profissional que sou é muito caro” (ppet 10).

“Hoje acredito, agora está compatível. Sinceramente eu achava vergonhoso o valor. Pôxa, me deslocava da minha cidade, comprava os testes, tinha várias despesas, fico à disposição do pessoal que chegava para fazer a avaliação. Depois ficava mais um tempo corrigindo as avaliações, ficava pensando, ganhando [só] R\$ 10,64 e aí tinha retestes, muitas pessoas ficavam e não pagavam nenhuma outra taxa” (ppet 1).

O valor de referência desse trabalho, antes da implementação do decreto n. 1.658/04, era de R\$ 10, 64, e por oito anos não houve reajuste. Nem todos os retestes eram cobrados nesse período. No entanto, nos valores atuais, apesar de serem R\$ 30,00 (trinta reais) para a primeira avaliação e R\$ 15,00 (quinze reais) para reteste, há uma série de encargos que são debitados mensalmente desse valor para a manutenção dos CACs, de acordo com as exigências legais, incidindo sobre o pagamento de salário de funcionários (se houver) tributos municipais, estaduais e federais, compra de material de expediente e testes psicológicos.

As negociações sobre o reajuste do valor desse serviço foram tema de pauta de algumas reuniões depois da aprovação do Decreto Estadual n. 1.638/04. Em setembro de

2004, uma dessas reuniões resultou no encaminhamento à direção do DETRAN/SC, por meio de comissão formada por Rodolfo Carlos C. Gonçalves e Jacinto Antonio Pereira (DETRAN/SC), Emilio Brkanitch, Roberto Moraes Cruz (APPETSC), Carla Bianca Vieira e Vera Lúcia Naes (APC) e Elina N. da Fonseca Prux Casas (CRP/12), de um parecer sobre projeção de uma planilha de custos e os preços dos serviços a serem cobrados nos CACs, para cumprir as exigências do Decreto, quando se constatou que um valor abaixo de R\$ 64,28 (conforme tabela de referência da FENAPSI), tornava-se inviável, colocando em risco o trabalho prestado.

Um outro aspecto verificado na pesquisa relaciona-se ao **nível de satisfação com a atividade como psicólogo perito**. Referente a essa questão, os participantes (2) responderam que estão muito satisfeitos, satisfeitos (7), em parte satisfeitos (2) e somente uma relatou estar insatisfeita com a atividade. Estar fazendo o que gosta, oportunidade de exercer a psicologia de uma outra maneira, implantação dos CACs são aspectos percebidos como de realização profissional. Já os níveis de insatisfação estão vinculados ao contexto em que esse trabalho acontece, às últimas mudanças efetuadas com a implementação dos CACs, e aos conflitos de interesse dos agentes que participam nesse trabalho. Os relatos expressam isso:

“[Estou] satisfeita, se colocar muito satisfeita é exagero, eu adoro o que eu faço e me sinto realizada no meu trabalho, e sei que não sei tudo, sei que nunca vou saber tudo, mas estou tentando me superar e aprender mais e isto me impulsiona a gostar mais” (ppet 3).

“Agora estou feliz com a nossa clínica [CAC]. O trabalho aqui está melhor, o espaço físico aqui é melhor, e está mais tranquilo de aplicar os testes. Depois das mudanças do Detran para os CACs ficou bem melhor, estou bem satisfeita agora” (ppet 7).

“É uma atividade que me agrada, até justamente por aqueles outros fatores assim que me oferecem uma oportunidade de estar exercendo psicologia de uma outra maneira. Eu acho [que] até tem outras coisas que faltam, por isso não coloquei muito satisfeita. Acho que poderia até ser melhor” (ppet 4).

“Porque ser [psicólogo] perito examinador de trânsito, você não trabalha somente com avaliação psicológica, você trabalha com conflitos e interesses e esses conflitos são difíceis de lidar. A parte que me deixa insatisfeita não é com relação à avaliação [psicológica], mas em como lidar com esse tipo de comportamento”(ppet 8).

“Porque aconteceu uma série de mudanças [com o Decreto Estadual] e elas não estão sendo avaliadas pelos órgãos e pelos profissionais que deveriam estar avaliando essas mudanças” (ppet 10).

### 6.3 CARACTERÍSTICAS DA ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO DO PSICÓLOGO PERITO

A caracterização dos aspectos relacionados à **organização do trabalho** contribui para a identificação do modo operatório desse processo de trabalho para realizar a avaliação das condições psicológicas para dirigir, bem como das características físicas e das relações institucionais e interpessoais do ambiente de trabalho.

A forma como cada psicólogo perito operacionaliza o *locus* de trabalho, controla o tempo, ritmo, seqüência de execução da atividade de avaliar, desde o momento inicial de contato com o candidato, até o momento de liberar os resultados ao candidato avaliado é variável, individual ou executado em duplas.

Há peculiaridades na definição da organização do trabalho efetuada pelo psicólogo perito, que são a seqüência das tarefas, ritmo de trabalho acelerado ou não, conteúdo das tarefas e dos comportamentos envolvidos, exigência de tempo, que inclui a previsão de tempo de execução, fatores que revelam a participação do profissional na condução do seu processo de trabalho. Segundo Fleury e Vargas (1983), isso mostra como são operados os centros de decisões que possibilitam compreender uma das dimensões mais importantes no processo de organização do trabalho: as decisões de cunho operacional, definidas pelo profissional.

O processo de trabalho do psicólogo perito inicia quando este recebe dos Centro de Formação de Condutores (CFCs) e dos próprios candidatos o documento - Registro Nacional

de Carteira de Habilitação (RENACH), onde constam os dados do candidato já cadastrados no sistema pelo Setor de Habilitação de cada CIRETRAN. No Renach há informações que identificam o candidato com um número de registro, dados pessoais, categoria da CNH, bem como um campo para tomada de decisão dos profissionais que participam da avaliação quanto às condições físicas, psicológicas, conhecimento de legislação e sinalização de trânsito e prática de direção veicular.

Esse documento é apresentado pelos Centros de Formação de Condutores (CFCs) ou pelos candidatos particulares ao Setor de Habilitação das CIRETRANs no momento em que se iniciam as etapas dos exames para obtenção, renovação e mudança da Carteira Nacional de Habilitação, sendo o candidato cadastrado pelo referido setor no Sistema Renach. Após esse registro, os candidatos, conforme as orientações de cada CIRETRAN, são encaminhados para serem fotografados (foto digital), e as informações inseridas *on-line* no Sistema Renach. Finalizada essa etapa, os candidatos realizam o exame médico. É importante destacar que, em algumas CIRETRANs, o exame médico antecede a avaliação psicológica; em outras, segue as orientações previstas pelo CTB, que indica que essa avaliação seja preliminar. O número de candidatos pode variar em cada período de trabalho, dependendo do fluxo de entrada de novos candidatos no processo de habilitação, mudança de categoria e renovação de exames da CNH no Setor de Habilitação das CIRETRANs.

Conforme as observações realizadas, a situação desse processo de trabalho pode ser representada genericamente no fluxograma da figura 3, que representa uma síntese da seqüenciação das operações que constituem o conjunto de tarefas desenvolvidas pelos psicólogos peritos.

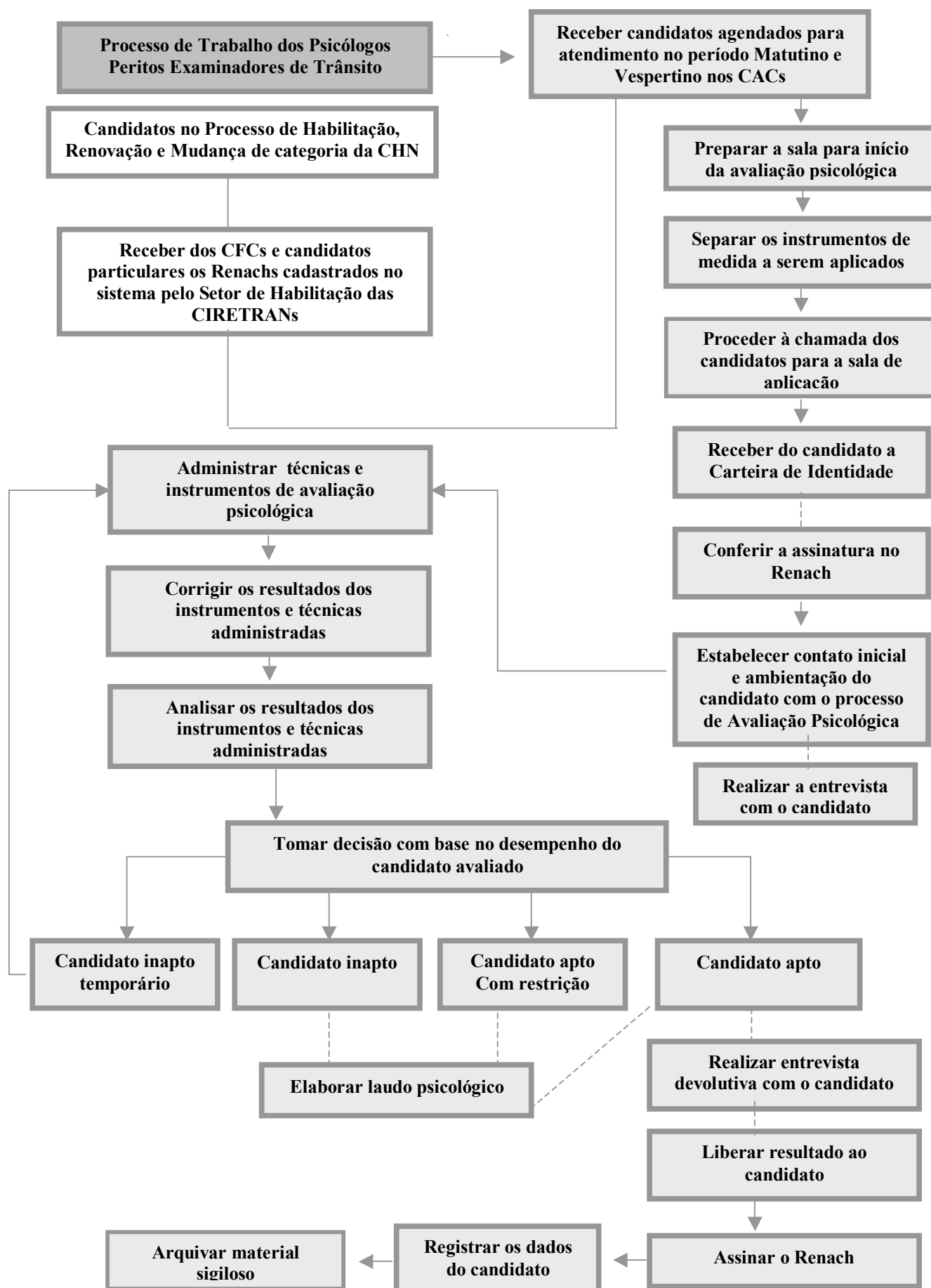


Figura 3: Caracterização do Processo de Trabalho dos Psicólogos Peritos Examinadores de Trânsito em Santa Catarina.



Há no processo do psicólogo perito a tarefa prescrita, o que é previsto pela base legal dada pelas normatizações das organizações de trânsito, como a Resolução 080/98 do CONTRAN, e pelo Decreto Estadual n. 1638/04, que estabelecem critérios, normas e regras, definindo, assim, os objetivos a serem alcançados no processo de trabalho do psicólogo perito. Mas há também a tarefa induzida, o que é efetivamente realizado, em que cada um dos psicólogos peritos executa a tarefa prescrita de acordo com a compreensão dessas normatizações, buscando adequar da melhor forma o processo de trabalho, e ambas configuram as particularidades de quem as faz, denominadas de modo operatório. Esse fazer é o que caracteriza a atividade efetivamente realizada pelo psicólogo perito decorrente da organização do trabalho adotada por ele, sinteticamente representada na figura 3 e que será especificada no decorrer da análise dos itens pesquisados.

Pôde-se constatar entre os participantes diferenças significativas na variação da execução das tarefas, consoante as características de cada profissional, ressaltando as particularidades na formação e capacitação profissional, aprendizagens e formas de compreender os fenômenos ou dimensões psicológicas relacionadas à atividade de dirigir, e a concepção do que seja o processo de avaliar e a organização do trabalho. Destaca-se a quantidade de candidatos avaliados por período de trabalho, tempo para realizar avaliação psicológica, correção dos testes psicológicos e emissão de um parecer de apto ou inapto para dirigir, bem como liberação dos resultados ao candidato.

Um dos aspectos verificados na pesquisa foi a **organização dos agendamentos** dos horários para atendimento aos candidatos nos CACs. Os profissionais de psicologia executam essa atividade em períodos de trabalho (matutino e vespertino). São turnos que os psicólogos revezam entre si, indicando uma seqüência de horários específicos no atendimento dos candidatos no processo de habilitação. Geralmente os psicólogos peritos trabalham mais de um dia por semana, no entanto foi constatada uma única exceção, em que os psicólogos

peritos atendem a demanda semanal da CIRETRAN num só dia da semana devido à sazonalidade do número de atendimentos.

Observou-se que nem todos os psicólogos peritos seguem uma agenda organizada diariamente, ou por serem poucos os dias em que trabalham, ou porque não há necessidade para o estabelecimento dessa rotina. Há participantes que utilizam recursos que colaboram na ordenação desse agendamento, como telefone, auxílio do trabalho de secretária e estagiários de psicologia e outras áreas, *e-mail*. As pessoas que desejam fazer esse tipo de avaliação agendam um horário com o psicólogo perito que está lotado em determinado horário de trabalho, de segunda a sexta-feira, no período matutino ou vespertino (facultativo aos sábados) diretamente nos CACs, ou delegam essa tarefa para o pessoal dos Centros de Formação de Condutores (CFCs).

A tabela 1 mostra a distribuição das características relacionadas à quantidade de candidatos avaliados por período de trabalho (matutino e vespertino), média de atendimentos no mês, tempo disponível para realizar a avaliação psicológica, corrigir os testes aplicados, emitir um parecer e liberar o resultado para o candidato avaliado.

Tabela 1: Distribuição das características que definem a variação na forma como os psicólogos peritos conduzem a organização do trabalho na avaliação das condições psicológicas para dirigir (n=12).

CARACTERÍSTICAS	OCORRÊNCIAS
<i>Candidatos avaliados por período de trabalho</i>	
1 até 10	10
11 a 20	2
<i>Média de candidatos avaliados no mês</i>	
50 a 100	5
150 a 200	5
Mais de 200	2
<i>Tempo utilizado para realizar a avaliação psicológica</i>	
1 h e 30 min a 2 h 30 min	7
3 h e 30 min a 4 h e 30 min	5
<i>Tempo utilizado para corrigir os testes aplicados</i>	
De 30 min a 1 hora	6
De 1 hora e 30 min a 2 horas	6
<i>Tempo utilizado para emitir um parecer e liberar resultados</i>	
De 30 min a 1 hora	6
Acima de 2 horas*	6

O **número de atendimentos** efetuados pelos psicólogos peritos pode variar de acordo com o período do dia, semana e mês, decorrente da busca desse serviço nas CIRETRANs pelas pessoas que queiram se habilitar, mudar ou renovar os exames da CNH. Nas observações realizadas em algumas salas de atendimento coletivo, havia mais de 10 (dez) carteiras dispostas para uso. No CAC “A”(Apêndice F), observou-se que um psicólogo perito num período de trabalho fez a aplicação coletiva com cerca de 20 (vinte) pessoas, mas havia presença de um outro psicólogo naquele momento no CAC, e foi dividida a correção e a devolução dos resultados para esse grupo de candidatos. O mesmo fato aconteceu com uma turma de reteste de 15 (quinze), em que a correção foi iniciada por um deles e finalizada por outro. Em um outro CAC “D”(Apêndice F), um profissional atendeu cerca de 35 (trinta e cinco) pessoas, e a aplicação dos testes psicológicos ocorreu em duas turmas. Nesse mesmo CAC, um outro psicólogo atendeu até 15 (quinze) pessoas numa única turma. Ainda um

terceiro profissional atendeu uma turma de 15, no CAC “E” (Apêndice F). De acordo com os depoimentos dos participantes, foram nomeados outros dados, já apresentados na tabela 12, e se observou que são situações isoladas, não configurando, ao que parece, um padrão habitual do número de atendimentos por período de trabalho.

Segundo a Resolução do Conselho Federal de Psicologia n. 004/86, de 19 de outubro de 1986, o número de atendimentos não deve ultrapassar 10 (dez) candidatos por período de trabalho. É uma norma do CFP instituída há quase 20 anos, mas em algumas circunstâncias não é respeitada na íntegra pelos psicólogos peritos. Para as organizações de trânsito, o fator primordial é atender os candidatos quando eles procuram os serviços nos CAC, previsto nas informações contidas na Comunicação Interna n. 2356/05, de 08/06/05, do DETRAN/SC, determinando que os profissionais credenciados atendam excepcionalmente a demanda além do limite necessário, quando solicitado pelo Delegado Regional de Polícia Civil.

**O número de atendimentos que cada psicólogo perito realiza no mês** apresenta uma variação de no mínimo 50 (cinquenta), podendo chegar a mais de 200 (duzentos) atendimentos. No final de cada mês, o profissional deve encaminhar às suas respectivas CIRETRANs um relatório mensal, num modelo padrão de planilha indicada pelo DETRAN/SC, constando o número de candidatos atendidos por dia, discriminando os candidatos aptos, aptos temporários, aptos com restrição e inaptos definitivos.

Cabe destacar que tal relatório reflete essa variação no modo operatório de realizar avaliação psicológica e é um indicador técnico de como se está avaliando as condições psicológicas para dirigir. Pode-se, pois, comparar o número total de avaliações psicológicas efetuadas individualmente por psicólogo e identificar as diferenças nos percentuais de candidatos “aptos”, “aptos com restrição”, “inaptos temporários” e da “inaptidão para dirigir”, entre os psicólogos peritos da mesma CIRETRAN e de cada região do Estado, por exemplo.

Em relação ao **tempo usado para realizar a avaliação psicológica**, houve predomínio de 1 hora e 30 minutos a 2 horas, revelado por sete participantes; outros cinco indicaram um intervalo de 3 horas e meia a 4 horas. Essa variação de tempo é decorrente do número de candidatos atendidos por período de trabalho, se há liberação dos resultados da avaliação psicológica imediatamente após o término da aplicação, o que tende a fazer com que o profissional acelere os procedimentos usados na avaliação psicológica. Outros aspectos que incidem nessa variação do tempo são os tipos de testes psicológicos utilizados, com tempo livre ou definido para aplicação de acordo com as normas dos manuais dos testes; dificuldades ou facilidades apresentadas pelos candidatos no momento de resolver os testes, ocorrência da entrevista psicológica e tempo investido nesse contato com o candidato.

Alchieri e Cruz (2003) destacam que um dos principais problemas para o trabalho dos psicólogos é organizar os instrumentos e os procedimentos adequados para entender os fenômenos psicológicos avaliados. Pode-se acrescentar outros dois problemas no trabalho dos psicólogo peritos: o tempo destinado à avaliação psicológica vinculado ao contexto do trabalho e a população alvo atendida. A pesquisa de Mea Della e Ilha (2003), realizada com psicólogos peritos no RS, corrobora em parte os dados encontrados na pesquisa quanto à permanência do tempo reduzido para realização da avaliação psicológica.

Após a implantação dos CACs, os psicólogos peritos garantiram uma margem de manobra<sup>34</sup> na definição do tempo disponível à avaliação psicológica nos períodos matutino e vespertino por haver um espaço específico a isso. Entretanto, observa-se a presença de dois tipos de pressão que incidem diretamente sobre o processo de trabalho do psicólogo perito:

a) Os próprios candidatos que querem concluir logo os procedimentos, receber o resultado e ir embora, pois se ausentaram do trabalho e de casa, moram em outras cidades e precisam com brevidade retomar seus compromissos pessoais e de trabalho;

---

<sup>34</sup> Refere-se à forma como o trabalhador organiza o trabalho dentro de suas possibilidades para alcançar os objetivos previstos num certo espaço de tempo previamente estabelecido.

b) Os CFCs que dependem da conclusão do processo de trabalho do psicólogo perito para encaminhar os candidatos às demais etapas para a obtenção da CNH. Alguns relatos mostram isso:

“Eu acho que às vezes poderia ser um pouquinho mais o [tempo] com 10 candidatos. Porque às vezes a entrevista [psicológica] fica muito rápida” (ppet 12).

“É um tempo [realizar a avaliação psicológica] que a gente consegue realizar todos os testes, corrigi-los, analisá-los. Gostaria de ter mais tempo para não ter aquela pressão do pessoal ficar aqui, para ter uma entrevista mais detalhada, sabe! O candidato (...) já está ansioso para ir embora, às vezes ele não tem nem paciência para responder as perguntas que a gente quer saber. Ele diz: ‘tem mais alguma coisa?’ ‘Ah! Não deu ainda?’ Eu gostaria de ter mais tempo, porque a gente fala para as auto-escolas que a avaliação psicológica mudou, que avaliação psicológica é maior, mas eu acho que eles não repassam isso para os candidatos (...)” (ppet 7).

“O tempo é suficiente, mas podia ser mais detalhado. Só que (...) ficar o dia inteiro [para realizar a avaliação psicológica] acho muito, a palavra certa é desgastante. É que são pessoas humildes e faltar ao trabalho é inviável para a clientela. Porque a gente podia fazer toda aplicação de manhã, toda a entrevista a tarde e devolução, mas isso é incoerente com a situação, com o trabalho deles e a realidade deles. Eu me preocupo, porque eu ouço alguns [psicólogos] peritos dizer assim: ‘ah, se eu ganhasse mais, se o nosso trabalho fosse valorizado, a gente dedicaria o tempo inteiro’. É mentira isso aí! Como que tu vais pedir para o cliente ficar o dia inteiro aqui no processo de avaliação porque as” Xuxas “[CRP] resolveram lá? Não é por aí” (ppet 2).

No encadeamento de outros procedimentos, tais como **corrigir testes psicológicos aplicados, emitir um parecer e liberar os resultados para os candidatos**, verificou-se, também, uma variação no tempo utilizado. Seis participantes revelaram que levam de 30 minutos até 1 hora para finalizar a correção dos instrumentos aplicados; outros seis indicaram de 1 hora e 30 minutos a 2 horas. Observou-se que os psicólogos peritos, no momento em que terminam a aplicação do primeiro teste e já iniciam a correção, utilizam o tempo de aplicação entre um teste para efetuar essa correção; outros psicólogos até iniciam essa correção, mas

não concluem nesse momento, preferindo fazê-lo depois nos próprios CACs ou levar esse material para ser corrigido em casa.

O fato de acelerar a correção dos testes psicológicos pode estar relacionado a decisões definidas pelo próprio profissional ou pela CIRETRAN à qual está vinculado, isto é, se imediatamente após a aplicação dos testes psicológicos, é fornecido o resultado ao candidato no final do período de atendimento, matutino ou vespertino, o que geralmente tende a comprometer análises mais aprofundadas e cuidadosas do desempenho do candidato.

Efetuada a correção e analisados os resultados obtidos pelo candidato, o psicólogo perito organiza essas informações que resultam numa **síntese do processo de avaliação** e comunica sua decisão (parecer) por meio das quatro terminalidades que definem avaliação das condições psicológicas para dirigir: apto, apto com restrição, inapto temporário e inapto, registrados no Renach pelo psicólogo perito. A sequência do processo de trabalho dos psicólogos peritos é **liberar os resultados da avaliação ao candidato**, decorrentes do parecer definido. A liberação dos resultados segue também essa indicação de tempo, pois se observou (Apêndice F) que seis psicólogos liberaram o parecer imediatamente para o candidato. O tempo definido pelos participantes nessa etapa do processo de trabalho indicou uma variação significativa: seis revelaram de 30 minutos a 1 hora, e seis outros, acima de 2 horas (podendo variar a liberação dos resultados ao candidato de 24 a 48 h).

Percebe-se que há uma diferenciação expressiva no tempo que cada psicólogo perito leva para concluir um parecer e definir se o candidato apresenta ou não condições para dirigir. Trata-se de uma etapa importante que finaliza o processo de trabalho e requer cuidados para minimizar os riscos e as incertezas decorrentes do processo de avaliar. Alchieri e Cruz (2003) alertam que a avaliação psicológica é um processo resultante de três aspectos que se integram: a medida, o instrumento e o processo de avaliar. Sobre cada decisão que se tome, baseada nesses três fatores, há implicações éticas, técnicas, legais e institucionais para o psicólogo

perito, além das conseqüências lesivas sobre o estado emocional do candidato no momento em que este recebe o parecer psicológico de inapto temporário ou inapto.

Os psicólogos peritos acompanhados mantêm um **registro dos dados do candidato** na Avaliação Psicológica nos moldes de um livro de registro, constando dados como nome completo, número do Renach, idade, tipo de CNH, data da avaliação e CFC e dos candidatos em reteste. No entanto, não é um procedimento padrão, pois verificou-se que alguns participantes realizam esse procedimento somente na situação de reteste, como forma de controle do dia e do tipo de testes psicológicos usados. É um procedimento instituído no processo de trabalho dos psicólogos peritos para a identificação dos candidatos atendidos na avaliação psicológica de condutores, mas não há uniformidade na realização desses registros, bem como no uso das informações para efeitos de pesquisa da caracterização do perfil do candidato à CNH na região. Fato esse importante e necessário que agregaria conhecimentos científicos relevantes para a atividade dos psicólogos peritos.

Quanto à forma como **comunicam os resultados da avaliação aos candidatos**, seis participantes indicaram que o fazem diretamente ao candidato, e registram no Renach; quatro revelaram entregar por escrito no CAC, e o CFC auxilia na distribuição dessa informação ao candidato; dois fazem essa comunicação por telefone ou comunicam diretamente ao candidato. Os psicólogos peritos divulgam os resultados para os CFCs formal ou informalmente, pois são instâncias que medeiam a comunicação entre os candidatos e os profissionais, enquanto o candidato não conclui o processo de habilitação.

Na pesquisa, foi verificado que a **avaliação da adequação dos aspectos físicos do ambiente de trabalho** está relacionada à percepção do psicólogo perito acerca das suas condições de trabalho anteriores e posteriores à implantação dos CACs. O espaço de trabalho dos psicólogos peritos até junho de 2005, restringia-se às instalações das Delegacias Regionais de Polícia Civil (DRPs), onde não havia um lugar exclusivo para o psicólogo atuar,



mas uma única sala de atendimento coletivo compartilhada com outros profissionais que participam no processo da avaliação dos candidatos à obtenção da CNH, como o médico perito e o examinador de trânsito, responsável pelo exame de sinalização e legislação de trânsito.

A tabela 2 mostra a distribuição das características pesquisadas referentes aos aspectos físicos do ambiente de trabalho dos psicólogos peritos antes e depois da implantação dos CACs.

Tabela 2: Distribuição das características dos aspectos físicos do ambiente de trabalho dos psicólogos peritos (n=12).

CARACTERÍSTICAS	OCORRÊNCIAS			
	<i>Antes do CAC</i>		<i>Depois do CAC</i>	
	<i>Adequado</i>	<i>Inadequado</i>	<i>Adequado</i>	<i>Inadequado</i>
Sala de atendimento	7	5	12	0
Ventilação	12	0	11	1
<i>Ruído</i>	6	6	11	1
Temperatura	12	0	12	0
Iluminação	12	0	12	0
Móveis	10	2	12	0
Privacidade	8	4	12	0

Os dados pesquisados mostram que os psicólogos peritos não revelaram indicadores expressivos de inadequação antes ou depois dos CACs, avaliam condições físicas de trabalho como fatores que não comprometem o desempenho da atividade. Um exemplo é quando atuavam no espaço das DRPs, em que não havia nenhuma adaptação do espaço físico para o desempenho da atividade de avaliação psicológica, e assim mesmo houve uma pequena variação antes e depois das instalações do CACs.

Um outro aspecto observado foi o **nível de satisfação no relacionamento profissional com a organização de trânsito**. O trabalho do psicólogo perito está subordinado às determinações do Secretário de Segurança Pública do Estado e do Diretor do

DETRAN/SC. Sua área de ação é constituída por setores que encaminham orientações e normatizações ao profissional de psicologia que atua nessa atividade, como a coordenação de credenciamento e de fiscalização, trânsito, assessoria jurídica do DETRAN, a qual eventualmente trata de assuntos atinentes ao trabalho do perito, e a gerência de habilitação, setor este responsável pelos procedimentos da CNH no Estado.

No contexto mais próximo do trabalho dos psicólogos peritos, há o delegado regional das DRPs, o responsável geral pela CIRETRAN que os gerencia, assim como os demais setores da DRP. O trabalho do psicólogo perito tem uma aproximação maior com um setor específico da DRP, que é a coordenação do Setor de Habilitação, do que com o supervisor da CIRETRAN, que está mais direcionado às atividades de licenciamento de veículos. A tabela 3 mostra os dados pesquisados referentes aos níveis de satisfação dos psicólogos peritos quanto ao relacionamento com a organização de trânsito.

Tabela 3: Distribuição dos níveis de satisfação dos psicólogos peritos quanto ao relacionamento profissional com a organização de trânsito (n=12).

CARACTERÍSTICAS	OCORRÊNCIAS			
	<i>Antes do CAC</i>		<i>Depois do CAC</i>	
	<i>Satisfeito</i>	<i>Insatisfeito</i>	<i>Satisfeito</i>	<i>Insatisfeito</i>
Secretário Seg.Pública	7	5	7	5
Diretor do Detran*	5	6	6	5
Coord./ Cred.e Fiscal.	3	9	7	5
Assessoria Jurídica*	1	2	1	2
Gerência Habilitação*	2	1	2	1
Delegado Regional*	8	1	7	2
Coord. /Setor da CNH*	10	1	9	1
Supervisor da Ciretran*	6	0	5	1
Outros setores da DRP	9	0	9	0

Os itens da tabela sinalizados (em asteriscos) indicam que os participantes não quiseram responder ou desconheciam o setor do DETRAN/SC e das DRPs mencionados, o que prejudicou a caracterização geral dos níveis de satisfação.

“Olha, (...) nos dois casos que deixei de responder, eu diria que eu sinto hoje uma distância, não sinto uma aproximação [Detran]... tem uma separação” (ppet 4).

“Eu nem conheço, quem é? (...) tem setores mais altos [Detran] que a gente tem pouco contato, conheço por normas, por leis, quando nos credenciam” (ppet 12).

“(...) era uma coisa [contato] muito superficial porque todo mundo trabalha muito nas Ciretrans. Muito envolvidos com o trabalho e nós também, então não se tem contato” (ppet 6).

Nos relacionamentos com as pessoas responsáveis pelos setores do DETRAN/SC, centralizados em Florianópolis, uma das funções avaliadas que apresentou maior índice de insatisfação antes do CAC foi a coordenação de credenciamento e fiscalização. Destaca-se que as últimas mudanças na atividade do psicólogo perito foram orientadas e fiscalizadas diretamente por esse setor. Em relação à direção do DETRAN e da SSP, curiosamente antes da implantação dos CACs não houve indicadores de insatisfação significativos, decorrentes da maneira como se conduziu esse processo de transição para os CACs e dos resultados negativos das negociações sobre a determinação dos valores de remuneração para a primeira avaliação (a proposta inicial foi de R\$ 64,00).

Observa-se que, quanto ao relacionamento profissional com alguns setores das DRPs, prevaleceram indicadores de satisfação, principalmente em relação ao coordenador do setor de Habilitação à CNH. É um dos setores que está alinhado ao contexto de trabalho dos peritos e é responsável pelas questões administrativas e documentais dos processos de habilitação dos candidatos a CNH nas CIRETRANS. Cabe destacar que em cada setor de Habilitação da CNH há um coordenador responsável, informalmente designado pelo delegado regional da DRP, pois é uma função hierárquica que não aparece no organograma desse órgão de trânsito. Constantemente, o psicólogo perito se reporta ao coordenador do setor da CNH para pedir orientações acerca de questões institucionais, resolver problemas administrativos na

CIRETRAN ou para dar esclarecimentos quando for necessário sobre o processo de trabalho.

Os relatos demonstram o nível de satisfação profissional nesse contato:

“Eles são ótimos, muito prestativos” (ppet 3).

“Eu acho fantástico, ele está sempre pronto para nos ajudar” (ppet 9).

“(…) faz o que pode pela gente” (ppet 6).

“Eu particularmente sempre fui muito bem tratada. Quando tenho alguma reivindicação, sou ouvida, e quando ele tem alguma coisa para fazer ou reclamar ou me pedir, é sempre com muito jeito (…)” (ppet 12).

O fato de se ter menos contato ou de não se conhecer as pessoas responsáveis nas CIRETRANs ou DETRAN, que estão diretamente relacionadas ao seu trabalho, representa uma percepção de isolamento no contexto de trabalho. Isso é resultado das constantes mudanças institucionais nesses órgãos de trânsito e das trocas de pessoas nesses cargos, sendo normalmente indicações políticas. Muitas vezes há impessoalidade no contato entre os setores das organizações de trânsito, nos moldes das organizações baseadas no modelo racional-legal, no sentido proposto por Weber (1982). São esses aspectos que refletem diretamente no relacionamento profissional dos psicólogos peritos com as organizações de trânsito o que, para Antunes (2002)<sup>35</sup>, pode levar a uma relação de estranhamento com o trabalho. O relato a seguir exemplifica isso:

“Eu acho que a gente precisaria de um pouco mais de apoio, de supervisão, parceria. (...) A gente se sente assim, fomos largados, sabe! Sinto uma coisa assim. Apesar de que sempre foi assim a avaliação psicológica na CIRETRAN e agora continua a mesma coisa (...). Temos necessidade de termos referência. Nós não temos referência com as CIRETRANs. (...) é superficial assim mesmo [como] nosso imediato (...) é muito superficial. Eu sinto essa carência de que deveria ter uma parceria mais sólida entre nós e a CIRETRAN (...). Alguém que pudesse estar avaliando, chamando atenção, é como falei, entrando naquela questão da in experiência profissional (...)” (ppet 6).

---

<sup>35</sup> O autor adota o mesmo sentido de alienação.

Verificaram-se, ainda, **os relacionamentos interpessoais no local de trabalho** antes e depois da implantação dos CACs. Os dados são apresentados na tabela 4, onde consta a distribuição dos níveis de satisfação dos psicólogos peritos quanto ao relacionamento interpessoal no local de trabalho.

Tabela 4: Distribuição dos níveis de satisfação dos psicólogos peritos quanto aos relacionamentos interpessoais no local de trabalho (n=12).

CARACTERÍSTICAS	OCORRÊNCIAS			
	<i>Antes do CAC</i>		<i>Depois do CAC</i>	
	<i>Satisfeito</i>	<i>Insatisfeito</i>	<i>Satisfeito</i>	<i>Insatisfeito</i>
Delegado Regional	8	1	8	1
Coord/Setor da CNH	10	1	9	2
Médico perito	10	0	9	1
Examinador teórico	10	0	9	1
Examinador prático	8	0	8	0
Demais funcionários da CIRETRAN	12	0	12	0
Diretor de CFC	12	0	11	1
Funcionário de CFC	12	0	11	1
Colega de trabalho	10	1	10	1

O relacionamento interpessoal dos psicólogos peritos com os outros profissionais das CIRETRANs e CFCs, conforme a tabela 4, revela indicadores de satisfação sem alterações significativas antes ou depois da implantação dos CACs, fato também constatado em relação aos colegas de profissão que atuam nos CACs. Apesar da menção ao bom relacionamento interpessoal com os diretores e instrutores de CFC, três participantes fizeram algumas observações sobre como conduzem e percebem esse relacionamento:

“[Estou ] satisfeita. Só que de vez em quando a gente tem que chamar para puxar a orelha deles [CFCs]” (ppt 2).

“É contato profissional, amizade não tem. A gente se dá bem, nunca teve nenhum atrito. Satisfeita antes e hoje também” (ppt 3).

“Sempre fica uma ‘coisinha’ assim, acho que há uma contradição de vontades. Eles querem uma coisa e vão atrás e conseguem através da política. Tinha que haver uma explicação, ou eles não querem entender e acham que nós temos que fazer a avaliação psicológica, não importa o número de atendimento. O que vale é entrar dinheiro na casa e deu” (ppet 9).

Procurou-se identificar a **influência dos aspectos políticos sobre o trabalho** dos psicólogos peritos, constatando-se que ela está presente nos órgãos de trânsito, interferindo na determinação das condições de trabalho e no exercício profissional dos psicólogos peritos. Entende-se que tal problemática está vinculada ao gerenciamento das políticas sobre o trânsito, cuja responsabilidade é do governo estadual, Secretaria de Estado de Segurança Pública e Defesa do Cidadão (SSP) e DETRAN. Esse gerenciamento normalmente está alinhado a circunstâncias e interesses político-partidários estaduais e regionais. Como decorrência, os cargos de gerenciamento da SSP e do DETRAN, e DRPs, como órgãos estaduais e regionais, são cargos políticos ligados à administração pública estadual, incidindo em trocas frequentes de seus gestores:

“Políticos partidários principalmente, a instabilidade, a demora na resolução das coisas, as questões burocráticas, as questões administrativas. Por causa de interesses políticos partidários, tudo se resume ali” (ppet 3).

“(...) Bom, diretamente não tem nenhum aspecto político ou teoricamente não deveria ter nenhum aspecto político que influencia. Porém, tem influência sim. Influências eu não posso dizer se são políticas ou se são feitas de interesse, como eu falei antes (...). Eu acho que, a princípio, seria isso que efetivamente atrapalha na área de avaliação [psicológica]. Seria isso” (ppet 8).

“(...) todos aqueles que permeiam [a] SSP acabam interferindo, e que pertencem a um órgão estatal (...)” (ppet 10).

“(...) acho que só um temor de que haja um credenciamento. Havia às vezes medo de que, na época de campanhas eleitorais, houvesse uma pressão, mas a gente nunca chegou a sentir de uma forma efetiva (...) (ppet 4).

“Olha, no meu trabalho, nada influencia. Na verdade (...), tudo o que eu faço aqui dentro vem por leis, por ordens políticas, mas não do político. E político porque eu dependo do Estado. Eu dependo do Estado, de leis nacionais e de leis estaduais para estar trabalhando aqui, então eu sigo e eu sou credenciada. Se eu não trabalhar como eles querem, eu vou ser descredenciada, então é uma questão política. Agora, não que políticos influenciam diretamente no meu trabalho, isso não existe não. (...) Nunca fui cobrada assim por ‘fulano’ [ou] por ‘beltrano’ faz isso. (...) Eu conheço outras colegas que trabalham em algumas delegacias, em que eles tentam colocar normas específicas e fica um trabalho meio difícil de fazer. Aqui não existe, o trabalho é tranquilo para mim” (ppet 12).

“Ah, se a gente parar para pensar, são tantos! A maneira de agir, o estar apressando o serviço, tudo isso já tem um valor político. Não a política como política de partido, mas a política em si, de vida, do modo de vida” (ppet 9).

Os fatos descritos anteriormente comprovam uma tendência de que os **aspectos políticos influenciam negativamente no processo de trabalho dos psicólogos peritos**, com repercussões nos planos ético, emocional e técnico, como explicitaram três participantes:

“No resultado emocional, mesmo na insegurança, de aumentar o grau de ansiedade porque a gente tem que desprender uma energia muito maior para não deixar respingar isso na clientela” (ppet 3).

“Na motivação, no envolvimento” (ppet 4).

“Acarretam muitos prejuízos porque o trabalho aqui não é só político, ele é técnico, ético e político, (...) E na hora em que os aspectos políticos se sobrepõem à técnica e à ética, não existem mais condições de trabalhar de forma decente” (ppet 10).

#### 6.4 CARACTERÍSTICAS DOS PROCEDIMENTOS USADOS PELOS PSICÓLOGOS PERITOS PARA AVALIAR AS CONDIÇÕES PSICOLÓGICAS PARA DIRIGIR

As informações encontradas nesta etapa da pesquisa permitiram averiguar métodos, técnicas e instrumentos psicológicos utilizados para avaliar as condições psicológicas para dirigir.

Com relação à caracterização dos procedimentos usados nessa modalidade de avaliação psicológica, observou-se que a aplicação dos testes psicológicos e das técnicas é realizada de forma coletiva, em grupos heterogêneos de candidatos no processo de habilitação, mudança de categoria e renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Vale salientar que há muitas diferenças nas características da população atendida, tais como faixa etária, sexo, níveis de escolaridade, tipo de CNH requerida, ocupação profissional, entre outros, o que pode ser percebido ou não pelo psicólogo perito como um aspecto complicador no seu trabalho.

O **contato inicial** com os candidatos à CNH se dá nas salas de atendimento coletivo, quando o psicólogo perito se apresenta e faz o contato inicial com o grupo. Quanto ao tipo de informação repassada aos candidatos nesse momento, percebeu-se que o psicólogo perito explica, numa linguagem acessível ao grupo, as fases de execução da avaliação psicológica, nomeando os tipos de testes e qual dimensão psicológica vai avaliar; salienta que, em caso de dúvidas, devem perguntar; também dá orientações sobre como vai liberar os resultados da avaliação; por fim, procura tranquilizá-los sobre seu desempenho. Terminada essa fase, é feita a distribuição de lápis ou caneta, e inicia-se a aplicação da bateria de testes. O tempo observado nesse procedimento foi de quatro a seis minutos.

“Eu me apresento como psicóloga, faço lembrar que lá fora as pessoas assustam um pouco, falam muito a respeito da avaliação psicológica e que nós vamos fazer uma avaliação psicológica muito simples, que vai estar medindo características que são importantes para que eles estejam no trânsito, [e] sem riscos para eles e para outros. Digo que características são essas, muito da atenção, coordenação motora, alguns traços de personalidade como a agressividade e a ansiedade, traços que todo mundo tem, só que uns controlam melhor e outros nem tanto. Então o segredo para eles se darem bem nessa testagem é manterem-se tranquilos. Que não fiquem com vergonha para perguntar, perguntem quantas vezes for necessário, só que quando eu marcar o tempo para realizarem a prova, não me perguntem mais que eu não vou atrapalhar quem está fazendo” (ppet 2).



“Eu costumo dizer ‘bom dia’ e aí começo a explicar um pouquinho o que é que a gente vai fazer, que é uma avaliação psicológica. Começo por aí” (ppet 4).

“(…) Eu cumprimento com ‘bom dia’ [ou] ‘boa tarde’. Depois faço uma introdução do que eles vão fazer aqui. Um exercício de relaxamento geralmente com a respiração, e depois a distribuição de material [testes psicológicos]” (ppet 9).

“(…) tento valorizar a importância de eles estarem ali (...), tranquilizá-los quanto aos procedimentos [da avaliação psicológica] que são simples, que não precisam ficar temerosos quanto a eles. O rapport normalmente é feito dessa forma” (ppet 10).

Em relação a **método, técnicas e instrumento de medida**, percebeu-se que os psicólogos peritos utilizavam diversas técnicas e testes psicológicos para avaliar as áreas obrigatórias de investigação no trabalho do psicólogo perito, segundo a Resolução n. 080/98 do CONTRAN. As aptidões percepto-reacionais e motoras incluem a atenção, percepção, tomada de decisão, motricidade e reação, cognição e nível mental. O equilíbrio psíquico refere-se a avaliação da ansiedade, excitabilidade, ausência de quadro reconhecidamente patológico, controle adequado da agressividade e da impulsividade, equilíbrio emocional, ajustamento pessoal-social e problemas correlatos. As habilidades específicas prevêm a avaliação do tempo de reação, atenção concentrada, rapidez de raciocínio e relações espaciais.

Nesta pesquisa, preferiu-se nomear o nível mental de forma independente das aptidões percepto-reacionais e motoras, buscando detalhar os aspectos do raciocínio lógico, assim como as características da personalidade da dimensão psicológica do equilíbrio psíquico, por se entender a necessidade de se verificar separadamente como os psicólogos peritos avaliam esse fatores. Os dados sobre a distribuição das características do método e técnicas utilizadas para avaliar as condições psicológicas para dirigir constam na tabela 5.

Tabela 5 Distribuição das características dos métodos e técnicas utilizados pelos psicólogos peritos para avaliar as condições psicológicas para dirigir (n=12).

CARACTERÍSTICAS	OCORRÊNCIAS			
	<i>Observação do desempenho do candidato</i>	<i>Entrevista Psicológica</i>	<i>Questionário</i>	<i>Testes psicológicos</i>
<i>Percepto-reacional/motora</i>	10	6	7	11
<i>Personalidade</i>	12	8	6	12
<i>Equilíbrio Psíquico</i>	9	10	6	12
<i>Nível mental</i>	6	5	4	10
<i>Habilidades Específicas</i>	7	7	6	11

Constatou-se prevalência na indicação dos testes psicológicos como um dos principais recursos técnicos para avaliar as dimensões psicológicas anteriormente citadas. Contudo, os participantes responderam que também observam o desempenho do candidato no momento da realização da avaliação, além do uso de testes psicológicos para aferir as aptidões percepto-reacionais e motoras, características de personalidade, equilíbrio psíquico e nível mental. Para Alchieri e Cruz (2003), a investigação do comportamento por meio dos testes está apoiada no tipo de avaliação do que se pretende investigar. Esses mesmos autores indicam que a avaliação psicológica está associada ao uso de testes, mas não se deve perder de vista seu aspecto processual.

Percebe-se que predominam as técnicas tradicionais, como observação do desempenho do candidato, testes psicológicos e entrevista nos procedimentos da avaliação. No entanto, um dado novo é o uso de questionários montados pelos próprios psicólogos peritos, compostos por roteiro de questões abertas e fechadas para identificar dados sobre características sócio-profissionais, saúde (sintomas e sinais que comprometem o bem-estar psicológico) e motivações para dirigir. Durante as observações nos CACs (Apêndice F), notou-se que alguns participantes (10) utilizam a aplicação desses roteiros de questões com pedidos de informação para os candidatos de forma escrita no final ou no início da testagem psicológica. Para Alchieri e Cruz (2003), o questionário é a dimensão inquiridora representada na forma escrita,

na qual é possível conhecer um pouco mais do comportamento do respondente por meio de perguntas. Contudo, não ficou claro se a inclusão desse roteiro de questões está cumprindo o objetivo referido pelos autores, ou simplesmente verifica a alfabetização dos candidatos, cuja responsabilidade não deveria ser exclusiva dos psicólogos peritos, mas de todos os profissionais que participam no processo de avaliação dos candidatos à obtenção da CNH.

Quanto aos **testes psicológicos usados na avaliação das condições psicológicas para dirigir**, há uma variedade de tipos. Os testes psicológicos apontados pelos psicólogos peritos buscam aferir as aptidões percepto-reacionais e motoras, características da personalidade e equilíbrio emocional, nível mental e habilidades específicas. Na tabela 6 consta a distribuição das características desses dados.

Os dados da tabela 6 mostram a ocorrência de diferentes tipos de testes psicológicos para aferir as dimensões psicológicas prescritas na Resolução 080/98 do CONTRAN. Há uma distribuição equitativa no uso das técnicas para a aferição das aptidões percepto-reacionais e motoras. Observa-se uma prevalência do uso de testes de atenção difusa (12), seguida de atenção concentrada (10) e discriminativa (10) pertencentes à bateria BFM-1, e o teste de atenção concentrada, de AC Suzy V. Cambraia (09).

Tabela 6: Distribuição da quantidade de técnicas psicológicas utilizadas pelos psicólogos peritos para avaliar as condições psicológicas para dirigir, conforme a classificação do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) (n=12).

Capacidades psicológicas	Ocorrências
<b><i>Percepto-reacional e motora</i></b>	
BFM-1 Teste de Atenção Concentrada TACOM A e B (Vetor)	10
BFM-1 Teste de Atenção Discriminativa TADIS I e II (Vetor)	10
BFM-1 Teste de Atenção Difusa TADIM I e II (Vetor)	12
AC - Teste de Atenção Concentrada - Suzi V. Cambraia (Vetor)	09
D2 - Teste de atenção concentrada (CETTEP)	02
<b><i>Nível Mental</i></b>	
Teste de Inteligência Não verbal G36 (Vetor)	2
Teste de Inteligência Não verbal R-1 (Vetor)	6
BFM- 3 Teste de Raciocínio Lógico – TRAP (Vetor)	6
<b><i>Equilíbrio psíquico/Características de Personalidade</i></b>	
EFN -Escala Fatorial de Ajustamento Emocional /Neuroticismo (Casa do psicólogo)	2
HTP- Casa - Árvore - Pessoa (Vetor)	9
IFP- Inventário Fatorial de Personalidade (Casa do Psicólogo)	3
Teste Palográfico (Vetor)	9
<b><i>Habilidades Específicas</i></b>	
Teste de Inteligência Não Verbal R-1 (Vetor)	2
BFM-3 Teste de Raciocínio Lógico - TRAP (Vetor)	2
BFM-1 Teste de Atenção Concentrada - TACOM A e B (Vetor)	2
Teste D2 -atenção concentrada (CETTEP)	1
BFM-1 Teste de Atenção Discriminativa -TADIS I e II (Vetor)	2
BFM-1 Teste de Atenção Difusa - TADIM I e II (Vetor)	3
Teste Palográfico (Vetor)	1
AC -Teste de Atenção Concentrada - Suzy V. Cambraia (Vetor)	3
Escala de personalidade de Comrey - CPS (Vetor)	1

Nas observações realizadas da situação do trabalho (Apêndice F), constatou-se que os psicólogos peritos aplicaram somente dois tipos de teste de atenção, a concentrada (TACOM A e Suzy Cambraia) e a difusa (TADIM I), revezando-os entre os testes indicados. Dos testes psicológicos propostos para verificar as características de personalidade e equilíbrio psíquico, houve predominância dos testes expressivos gráficos, como HTP Casa-Árvore-Pessoa (9), seguido ou não de uma síntese do inquérito sobre o desenho, e do teste Palográfico (9). Ao

que parece, há uma preferência de testes psicológicos que sejam mais fáceis de operacionalizar as instruções, rápidos na aplicação e que garantam uma economicidade nos custos (envolve só uso de lápis e papel). Esses dados corroboram os estudos de Duarte (2003) sobre a avaliação psicológica de condutores na cidade de Passo Fundo (RS), realizada no ano de 1999, em que foi observada no trabalho dos psicólogos gaúchos a busca pela economia de tempo e custos.

Vale lembrar que cabe aos psicólogos peritos a responsabilidade pela qualidade e quantidade dos testes psicológicos que utilizam no seu processo de trabalho. Ao mesmo tempo, existe uma restrição comercial para aquisição desses materiais nas editoras, havendo só duas editoras no país, e uma delas detém a exclusividade da produção e a comercialização dos materiais que os psicólogos peritos normalmente usam na avaliação psicológica dos condutores, o que inviabiliza negociações sobre o custo final desse material. Entretanto, ressalta-se que essa situação não justifica o uso de fotocópia dos testes psicológicos pelos psicólogos peritos.

Uma das opções mais recentes de testes psicológicos para avaliar essa dimensão é a Escala Fatorial de Ajustamento Emocional/Neuroticismo (EFN), criada em 2001. Contudo, só dois participantes indicaram o uso desse teste. Embora esse instrumento psicológico seja indicado pelo Conselho Federal de Psicologia (CFP), não há estudos científicos que indiquem a sua validade e que comprovem a sua utilização na avaliação das condições psicológicas para dirigir.

Um fato importante constatado foi a indicação do Teste Palográfico para avaliar três dimensões diferentes, aptidões percepto-reacionais e motoras, nível mental e habilidades específicas. Verificou-se que três participantes não fazem aplicação de testes que aferem características de personalidade e equilíbrio psíquico, elegendo outras dimensões psicológicas, como o nível mental. Os testes usados foram o BFM-3 TRAP (Teste de

raciocínio de placas), que avalia diversas operações mentais envolvidas no raciocínio lógico dos motoristas, e o R-1, destinado a avaliar a inteligência geral.

Observa-se uma variabilidade de testes psicológicos para avaliar as habilidades específicas, como teste de atenção concentrada, difusa e discriminativa da bateria BFM-1, AC (Suzi Cambraia), R-1, TRAP da bateria BFM-3, Teste D2, Palográfico, Escala de personalidade de Comrey (CPS). As habilidades específicas, de acordo com a Resolução 080/98 do CONTRAN, indicam a avaliação do tempo de reação, atenção concentrada, rapidez de raciocínio e relações espaciais.

Essa diversidade de testes psicológicos para aferir as dimensões psicológicas verificadas na pesquisa está associada àquilo que Alchieri (2003) observou num estudo com cerca de 93 psicólogos peritos de 7 estados brasileiros, com o objetivo de analisar as características técnicas da tomada de decisão dos psicólogos que atuavam na avaliação das condições psicológicas para dirigir, com base nos instrumentos psicológicos usados para aferir as dimensões psicológicas exigidas pela Resolução n. 080/98 do CONTRAN. O autor encontrou variações nos conjuntos de indicadores percebidos pelos psicólogos peritos para definir a aptidão e inaptidão para dirigir com base nos testes psicológicos usados, mesmo quando não havia estudos preditivos sobre o que o instrumento media para que se amparassem essa indicação. Alchieri constatou incongruência na identificação dos principais indicadores que possam levar aos critérios da aptidão e inaptidão para dirigir, definidos pelos psicólogos peritos.

Alchieri e Stroehrer (2002), ao investigarem o estado da arte na avaliação das condições psicológicas para dirigir, notaram que a ausência de indicadores do que avaliar fez com que os profissionais dirigissem sua atenção ao que deve ser usado para avaliar, refletindo na diversidade de testes psicológicos usados ao longo do tempo nesse campo de atuação profissional. Pode-se encontrar essa problemática presente nas primeiras publicações da

década de 1950, dos Arquivos Brasileiros de Psicotécnica nos trabalhos de Vieira e col. (1953), Campos (1951) e Cortês (1952).

É oportuno salientar que a medida tomada pelo CFP na Resolução n. 012/2000, quando criou o Manual Para Avaliação Psicológica a Candidatos à CNH, foi tentar sanar dificuldades e propor similaridades no processo de condução desse tipo de avaliação, e a Resolução do CFC n. 02/2003 veio avaliar a qualidade dos testes psicológicos empregados pelos profissionais de psicologia. Mesmo com as restrições decorrentes dessas medidas, as disparidades na eleição dos instrumentos e procedimentos para essa atividade se mantêm inalteradas.

O uso de diversos instrumentos psicológicos que visam avaliar as condições psicológicas para dirigir é um traço que historicamente se faz presente no exercício profissional dos psicólogos peritos, evidenciando que seu interesse tem se direcionado à busca de instrumentos psicológicos que garantam “como avaliar” os processos psicológicos associados à atividade de dirigir, esquecendo de discutir e pesquisar sobre “o que avaliar” e “como se manifestam” esses fenômenos no comportamento do condutor no trânsito. Isso tem uma estreita ligação com a formação do psicólogo e das competências para lidar com esse tipo de avaliação psicológica, o que, segundo Cruz e col.(2003), são capacidades de ação que associam conhecimentos, mas não se limitam a eles.

Em relação ao uso da **entrevista psicológica**, constatou-se (Apêndice F) a prevalência desta entre os psicólogos peritos. Somente dois psicólogos peritos acompanhados não a realizaram. Nesse contato com o candidato, os psicólogos buscam informações sobre aspectos familiares, profissionais, saúde, relacionamento interpessoal, estressores recentes e motivações para a obtenção, mudança e renovação da CNH. A entrevista psicológica normalmente inicia os procedimentos na avaliação ou conclui essa etapa. O tempo de contato com cada candidato foi apontado pelos participantes de quatro a 15 minutos, mas, dependendo

das circunstâncias, pode exceder esse tempo. No entanto, o tempo de contato com cada candidato na entrevista, conforme nas observações da situação de trabalho, não ultrapassou a marca de 6 minutos:

“(...) [na entrevista psicológica, observo o] histórico escolar e familiar, histórico profissional, motivações pra CNH, estado de saúde geral e presença de estressores fundamentais recentes” (ppet 10).

“De maneira geral, questão de estrutura familiar, estrutura social, educacional e investigo algumas questões de trabalho”(ppet 8).

“Investigo a vida social, a saúde e a área de trabalho” (ppet 07).

“Ansiedade, respeito a figura de autoridade, a fluência [verbal]” (ppet 5).

“Eu investigo relacionamento social, relacionamento familiar, escolaridade, o processo de escolaridade como se deu, se ele ainda continua estudando, perspectiva de futuro, o relacionamento profissional, a questão profissional também. É claro que aí vai depender de cada pergunta e tu podes direcionar sempre em alguns aspectos, ir mais fundo. Mas seria isso a questão profissional, a escolaridade, o relacionamento familiar e social, esses são os básicos que envolvem tudo” (ppet 12).

Verificou-se que os psicólogos peritos consideram os dados obtidos por meio da **entrevista psicológica** complementares aos demais recursos metodológicos e instrumentais usados na avaliação psicológica para condutores, entretanto não consideram que a entrevista possa, por si só, sustentar a decisão de inaptar temporária ou definitivamente o candidato. Tal informação corrobora a pesquisa de Dalbosco (2005) a respeito das representações sociais de psicólogos peritos sobre a entrevista psicológica na avaliação de condutores. A autora constatou que uma das principais representações sociais dos psicólogos peritos sobre a entrevista psicológica é como uma técnica complementar na avaliação.

A entrevista psicológica, em algumas situações observadas na situação de trabalho dos psicólogos (Apêndice F), assumiu a função de **entrevista devolutiva**, em que o psicólogo



investiga algumas informações sobre o candidato e, no mesmo momento, comunica o resultado da avaliação. Não são todos os psicólogos peritos que efetuam a devolução dos resultados logo depois de avaliá-los. Observou-se que seis participantes efetuaram esse procedimento, mas nem todos permitiram que se acompanhasse essa etapa no momento da entrevista devolutiva. Dois disseram que efetuavam a correção dos testes psicológicos no período da tarde, quatro fazem essa devolução se a situação do candidato é o reteste (inapto temporário):

“(...) em caso de reteste eles recebem uma devolução do que houve. Todos recebem a devolução, e aqueles que forem aprovados que quiserem ver eu fico à disposição. Mas isso é uma situação muito rara, eles não nos buscam para buscar o resultado. A devolução fica em aberto” (ppet 10).

“A entrevista devolutiva eu faço da seguinte forma: sempre no reteste. E me coloco sempre à disposição dos candidatos aptos estarem agendando um horário e aí eu devolvo também para os aptos. Eles costumam não procurar, até porque eu não sei se eles sabem que é um direito deles, e de um tempo para cá eu passei a informá-los (...) estou avisando que é um direito deles. (...) Então, alguns eu tenho agendado, já têm começado agendar e estão vindo buscar essa devolução” (ppet 12).

“(...) [o tempo] é pequeno porque, na verdade, eu só faço com aqueles que apresentaram algum problema e eu fiquei com uma dúvida” (ppet 8).

“É verbal, e a média de tempo é de dez, cinco ou quinze minutos a devolução. Junto, faço alguns questionamentos que comprovam os dados e faço a devolução também” (ppet 9).

“(...) sempre tem uma entrevista devolutiva, todos têm devolução, todos que passam têm” (ppet 2).

Em relação ao **encaminhamento de candidatos para a avaliação com especialistas**, constatou-se que os participantes, quando percebem a necessidade de complementar ou aprofundar seu diagnóstico ou refutar hipóteses diagnósticas construídas no processo de avaliação das condições psicológicas para dirigir, indicam outros profissionais para avaliar o

candidato. Foram nomeadas as seguintes especialidades médicas: Oftalmologia, Psiquiatria e Neurologia. Também foram citados encaminhamentos para psicólogos, fonoaudiólogos e médico clínico geral:

“No caso de que tu percebas que [o candidato] tenha algum problema de aprendizagem, de compreensão, dificuldades motoras, alguma patologia. Alguma dificuldade emocional mais grave que possa vir a influenciar na questão de dirigir, nós encaminhamos. E, em alguns casos, até pedimos um laudo desse médico, para estar vendo se o que a gente viu foi verdade ou não foi. E geralmente é” (ppet 12).

“Acuidade visual baixa demais, quando a pessoa é muito agressiva, eufórica (...), nós costumamos encaminhar (...) Se eu percebo (...) que pode ser dependência química, eu indico um psicólogo ou psiquiatra; se eu percebo que é uma questão emocional, eu encaminho para um psicólogo; se eu percebo [dificuldades na] acuidade visual eu mando para um oftalmologista. É lógico, eu sugiro, eu não mando” (ppet 2).

“Quando surge alguma patologia, [como] esquizofrenia, obsessivo compulsivo, depressão profunda, deficiência visual e auditiva, quando tem alguma enfermidade física [eu encaminho para um especialista] (...)” (ppet 3).

Quando o candidato não é avaliado como apto, pode ser definida sua situação como **inapto temporário** (reteste), decorrente da síntese do processo de avaliação, resultando em quatro terminalidades que definem a aptidão, aptidão temporária, com restrição e a inaptidão para dirigir, sendo isso registrado no próprio Renach do candidato. Quando o candidato está na condição de inaptidão temporária, realiza-se nova avaliação, numa retestagem dos procedimentos e dos instrumentos. A tomada de decisão procede como na etapa anterior, resultando nas mesmas quatro terminalidades definidas anteriormente.

Verificou-se que o candidato pode retornar de duas a quatro vezes na condição de reteste, mas algumas situações excedem esse número. A data de retorno concedida pelos psicólogo peritos para uma nova avaliação é de, no mínimo, quinze dias, podendo variar de acordo com a condição do candidato. Cabe destacar que, para o psicólogo perito, o candidato

na condição de inapto temporário (reteste) é um problema complexo que requer uma avaliação processual das diferentes etapas da avaliação psicológica, pois, como se mobilizam expectativas do candidato, que interfere na sua auto-estima quando recebe uma devolução desfavorável do seu desempenho. A devolução dos resultados com o candidato requer cuidados especiais como: tempo diferenciado de contato, reforço da presença de elementos favoráveis do desempenho e orientações para as dificuldades que podem ser circunstanciais ou não.

Observou-se que dois psicólogos peritos que liberam os resultados da avaliação psicológica imediatamente após a correção dos testes, no momento da entrevista devolutiva, entregam um bilhete ao candidato com anotações do dia e horário para o retorno no reteste. Identificou-se duas situações em que, no máximo o candidato poderia retornar por duas vezes; na terceira é considerado inapto, e é encaminhado para a junta especial do CETRAN (Conselho Estadual de Trânsito) e tem um prazo médio de 30 (trinta) dias para recorrer.

“(...) o nosso Renach tem quatro [campos de preenchimento], mas existem alguns casos que nós damos um pouquinho mais de chance, mas a média é quatro vezes. Quantas vezes o candidato quiser, isso seria o normal, geralmente eles reprovam uma vez e acabam indo bem na segunda, mas é a questão da ansiedade que reprovam na primeira vez, mas são quatro vezes” (ppet 12).

“Reteste, duas vezes no máximo (...). São dois retestes. Se não passar no segundo reteste, a gente encaminha para Florianópolis como inapto definitivo, e a junta de profissionais [junta especial] vai decidir se continua inapto ou não. Isto tem um prazo de 30 dias para recorrer” (ppet 2).

“No máximo, acho que umas três vezes” (ppet 7).

“Está previsto três vezes, quatro vezes [que ele volte] no Renach (...). Eu permito que os candidatos venham mais vezes. Porque eu acredito na possibilidade de mudanças nas pessoas, eu não sou tipo do fechamento de laudos de forma definitiva, seja para inapto definitivo, porque eu acredito que se as pessoas receberem um feedback, elas têm a possibilidade de melhorar em vários aspectos” (ppet 10).

É previsto, de acordo com a Resolução n. 080/98 do CONTRAN, que o psicólogo apresente os resultados da avaliação psicológica numa planilha, seguindo o modelo estabelecido pelo órgão máximo executivo da União, contendo as dimensões psicológicas avaliadas e as informações sobre os instrumentos e técnicas adotados, bem como os resultados obtidos, e o **laudo psicológico** fará parte dessa planilha. O psicólogo perito emite-o normalmente na situação de inapto definitivo, quando requisitado o laudo psicológico de forma não sumarizada.

Finalizada essa etapa, liberam-se os resultados para os candidatos, e **arquiva-se o material sigiloso**. Um fato importante é que dois psicólogos peritos, acompanhados nesta pesquisa, não arquivam os Renachs dos candidatos em reteste. Estes dois participantes, após a liberação do resultado para o candidato, carimbaram, assinaram e entregaram ao candidato o Renach. Os demais participantes têm arquivo de reteste. O local de posse e guarda é variável: quatro psicólogos peritos preferem manter esse arquivo na recepção, e seis o mantêm em arquivo de aço com chave. O local em que arquivam o material dos candidatos aptos na avaliação psicológica de condutores é o CAC ou na residência dos próprios psicólogos.

## 6.5 CARACTERÍSTICAS DOS CRITÉRIOS NA TOMADA DE DECISÃO DOS PSICÓLOGOS PERITOS NA AVALIAÇÃO DAS CONDIÇÕES PSICOLÓGICAS PARA DIRIGIR

As informações identificadas nesta etapa da pesquisa possibilitaram conhecer os critérios utilizados pelos psicólogos peritos na tomada de decisão com base nas quatro terminalidades que definem aptidão, aptidão temporária, com restrição e inaptidão para dirigir, ao avaliarem as condições psicológicas de candidatos à obtenção, mudança de categoria e renovação da Carteira Nacional da Habilitação (CNH) nas categorias A, B, C, D e E, respectivamente para os veículos moto, carro, caminhão, ônibus e carreta.

Um dos aspectos mais difíceis do trabalho do psicólogo perito é identificar critérios adequados para cada tipo de CNH, pois não há a descrição de perfis de motorista na Resolução n. 080/98 do CONTRAN, somente o tipo de CNH. A responsabilidade do trabalho desse profissional fica evidente, quando se considera o sistema trânsito como um conjunto de processos que visam ao transporte (pessoas, cargas ou animais) e que envolvem a interação entre pessoas com distintos objetivos, nem sempre conciliáveis. Exigem-se dos condutores condições psicológicas adequadas, com ausência de comportamentos de riscos como ansiedade, impulsividade, agressividade, uso e abuso de substâncias psicoativas, propiciando a preservação da sua própria vida e daqueles que usam as vias públicas.

No momento de decidir com base nos recursos metodológicos, técnicos e instrumentais, o psicólogo perito necessitaria ter um conhecimento das características do condutor nos diferentes tipos de veículos automotores, mas no País é um saber que ainda precisa ser construído. O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) traz orientações sobre o que interfere nas condições psicológicas para dirigir, descritas no Anexo II da Resolução n. 80/98, do CONTRAN, porém foram estruturadas em linhas gerais, estabelecendo parâmetros que vão da normalidade, comprometimento ou distúrbios até a deficiência nos aspectos psicológicos avaliados. Logo, não estão definidos claramente os critérios referentes às condições psicológicas necessárias para o condutor dirigir diferentes tipos de veículos.

De acordo com a Resolução n. 080/98 do CONTRAN, os critérios que embasam as quatro terminalidades que comunicam a decisão do psicólogo perito na avaliação das condições psicológicas para dirigir são:

- 1) Apto, quando apresenta desempenho condizente na avaliação psicológica para condução de veículos na categoria pretendida;

2) Apto com restrição, quando apresentar distúrbios ou comprometimento psicológico que estejam temporariamente sob controle (deve constar o prazo de validade da CNH para realização de novos exames);

3) Inapto temporariamente, quando apresentar alguma deficiência nos aspectos psicológicos avaliados que possibilitem a recuperação ou correção; e

4) Inapto, quando apresentar alguma deficiência nos aspectos psicológicos avaliados que estejam fora dos padrões da normalidade e, portanto, não recuperáveis.

Averiguaram-se os **critérios usados pelos psicólogos peritos ao considerarem método, técnicas e testes psicológicos**, buscando identificar os indícios de aptidão e inaptidão para dirigir e considerando os diferentes tipos de CNH. Encontraram-se dificuldades operacionais para diferenciar os indícios de cada tipo de CNH, pois normalmente os participantes responderam em bloco essas informações, justificando que se avalia o desempenho do candidato no global como apto, apto com restrição, inapto temporário e inapto e não diferenciando o tipo de veículo que o condutor irá dirigir. Contudo, observou-se, que no momento em que o psicólogo perito refere-se à categoria das CNHs D e E, há menção de indícios diferenciados relacionados ao tipo de veículo. Alguns depoimentos:

“Todos, todas as categorias [da CNH é o mesmo critério]. Eu acho que importa mesmo é o desempenho, não o [tipo da] CNH, não levo tanto em consideração a CNH” (ppet 6).

“Para o [candidato] apto tem que ter um bom nível nisso tudo, em todas aquelas áreas que a gente investiga. Ele tem que ter um bom nível ou pelo menos na maioria delas e nenhuma que seja comprometedora, porque ele pode ter ido bem na questão da coordenação motora, nos testes de atenção, mas na questão personalidade e do equilíbrio emocional ele não está bem, ele vai ficar. Por isso que às vezes uma entrevista [psicológica] reprova. Tu percebes através da observação [e] da entrevista que ele pode ter um bom raciocínio, ser rápido em algumas coisas, mas em algumas coisas, é meio perigoso ficar dando essa carteira [CNH] naquele momento para ele. Então, isso [é] apto para todas as categorias [da CNH] A, B, C, D” (ppet 12).

“(...) porque não tem muita diferenciação para alguém vir tirar uma carteira para carro e moto, e uma para caminhão, na mudança de categoria. Porque se não está bom para tirar a [CNH] para carro e moto, também não vai estar bom para tirar carteira só para moto (...). Normalmente [são] os mesmos critérios” (ppet 11).

Percebeu-se que o psicólogo perito observa **indícios** similares na decisão para classificar **o apto, apto com restrição e inapto para as categorias A e B da CNH**, com exceção de dois psicólogos peritos que consideram o desempenho do candidato no teste de atenção difusa fundamental para considerá-lo apto à categoria A. É um dado importante, pois as estatísticas de acidentes de trânsito envolvendo moto são significativas, aliadas ao aumento da frota desse tipo de veículo no país. No inapto temporário, não foi mencionada distinção significativa pelos participantes da pesquisa, comparando fatos circunstanciais no desempenho do candidato na avaliação psicológica.

Em relação ao inapto, notou-se que só dois psicólogos peritos relataram situações rotineiras a esse tipo de decisão. Os demais profissionais referem-se à desistência do candidato no processo e a situações muito específicas para considerá-lo inapto:

“(...) [o candidato] inapto (...) eu teria que ter uma série de características absolutamente desfavoráveis que me digam [que] não tem condições de dirigir, algo grave. Coisas graves não aparecem porque a família, a sociedade, a cultura protegem. Não aparecem sei lá, síndromes graves que comprometam a pessoa fisicamente sob o aspecto motor e mental. Não aparecem porque a nossa própria cultura cria mecanismo de proteção. Claro que já aconteceram casos [de candidatos graves] e daí todos os procedimentos são realizados” (ppet 10).

“Não peguei [inapto], mas só por desistência, ele não conseguia aprender, [alfabetização] e desistiu” (ppet 9).

Os dados apresentados no quadro 12 referem-se aos indícios considerados pelo psicólogo perito ao avaliar o desempenho dos candidatos à obtenção da CNH para dirigir moto e carro (categorias A e B).

Quadro 12: Distribuição dos indícios identificados na observação, entrevista e testes psicológicos, considerados pelos psicólogos peritos para definir a aptidão e inaptidão das condições psicológicas para dirigir nas categorias A e B da CNH (n=12).

Características	Indícios
<i>Apto</i>	<p>Níveis adequados nos testes de atenção difusa, concentrada e discriminativa.</p> <p>Rapidez no raciocínio</p> <p>Percentil médio em todos os testes psicológicos aplicados</p> <p>Apresentar equilíbrio emocional</p> <p>Ausência de características como agressão, tensão e ansiedade.</p> <p>Presença de elementos favoráveis na entrevista psicológica.</p> <p>Coerência no preenchimento do questionário, demonstrando capacidade de elaborar pensamentos.</p> <p>Saber ler e escrever (ser alfabetizado).</p> <p>Aptidão percepto reacional-motora adequada</p> <p>Habilidades específicas adequadas.</p> <p>Bons níveis de memória.</p> <p>Postura do candidato na sala.</p> <p>Ritmo do trabalho adotado pelo candidato na avaliação.</p> <p>Qualidade da interação do candidato com o avaliador.</p> <p>Verifica as motivações do candidato para aquisição da CNH.</p> <p>Discurso com lógica do candidato.</p> <p>Ênfase nos níveis de atenção difusa para dirigir moto.</p> <p>Vitalidade do candidato (idade).</p> <p>Senso de localização espacial do candidato.</p> <p>Linguagem corporal do candidato.</p> <p>Capacidade do candidato em compreender as instruções dos testes psicológicos.</p>
<i>Apto com restrição</i>	<p>Presença de fatores limitadores em um ou outro aspecto, depois de vários retestes, mas que não trazem graves riscos para a atividade de dirigir.</p> <p>Comprometimento do equilíbrio emocional.</p> <p>Comprometimento da alfabetização.</p> <p>Pouca maturidade psicológica</p> <p>Limitações nos níveis de atenção (percentual médio inferior)</p>
<i>Inapto temporário</i>	<p>Déficit nos níveis de atenção (percentil inferior)</p> <p>Presença de características desfavoráveis à atividade de dirigir, como agressão e ansiedade.</p> <p>Comprometimento da alfabetização (não saber ler ou escrever).</p> <p>Compreensão insuficiente das questões propostas no questionário.</p> <p>Déficit no nível de raciocínio lógico (percentil inferior)</p> <p>Desempenho insuficiente no resultado dos testes psicológicos aplicados (percentil médio inferior), correlacionado aos dados obtidos na entrevista psicológica.</p>
<i>Inapto</i>	<p>Característica desfavoráveis (graves) em relação ao aspecto motor, cognitivo, emocional e mental, que impeçam a direção de um veículo.</p> <p>Desistência do candidato.</p>

O quadro 13 mostra os **indícios** considerados pelo psicólogo perito ao avaliar o desempenho dos candidatos na **mudança de categoria ou renovação de exames da CNH para dirigir caminhão (categoria C)**.



Quadro 13: Distribuição das características dos tipos de indícios considerados pelos psicólogos peritos para definir a aptidão e inaptidão das condições psicológicas para dirigir na categoria C da CNH (n=12).

<b>Características</b>	<b>Indícios</b>
<i>Apto</i>	Percentil médio e médio superior e ocasionalmente percentil médio inferior, nos testes de Atenção difusa, concentrada e discriminativa Presença de elementos favoráveis na entrevista psicológica, prevalecendo a busca de dados sobre atividade como motorista profissional e tolerância a fatores estressores Histórico de envolvimento em acidente de trânsito
<i>Apto com restrição</i>	Apresenta condições de saúde em alguns aspectos inadequada Observa a vitalidade do candidato (idade)
<i>Inapto temporário</i>	Desempenho insuficiente nos resultado dos testes psicológicos aplicados, correlacionado aos dados obtidos na entrevista psicológica
<i>Inapto</i>	Desistência do candidato

Não foram encontradas diferenças significativas nos indícios para a tomada de decisão dos psicólogos com relação a apto, apto com restrição e inapto temporário e inapto, ao avaliar a categoria C (caminhão). Seis psicólogos peritos consideram que os critérios são diferentes para avaliar os condutores para dirigir caminhão (CNH C), já outros seis utilizam os mesmos critérios das categorias A e B para avaliar o condutor dessa categoria da CNH.

O quadro 13 apresenta algumas diferenças de indícios para a categoria C, relacionada a percentis médio e médio superior nos testes de atenção difusa, concentrada e discriminativa para dar o parecer de apto. Verificou-se que as informações na entrevista psicológica são direcionadas para investigar as motivações para dirigir esse tipo de veículo, histórico de acidentes de trânsito, condições de saúde do condutor, idade desse condutor (vitalidade). No apto com restrição, esses aspectos sondados na entrevista podem definir a restrição de tempo a esse candidato. Em relação ao inapto temporário, notou-se a indicação de desempenho insuficiente do candidato nos testes aplicados, similares aos indicados nas categorias A e B. Já para o inapto é só quando o candidato desiste do processo.

Opurtuno destacar que a CNH C é uma das categorias que permite ao condutor profissionalizar-se como motorista ou manter-se nela. O condutor, depois de um ano habilitado na categoria B, sem pontuação na CNH, pode requisitar a mudança de categoria para a C. Até maio de 2005, não era obrigatória a renovação dos exames da avaliação psicológica dos motoristas profissionais que atuam no transporte de bens e pessoas nas categorias C, D e E. Para alguns psicólogos peritos, devido ao pouco tempo de atuação na atividade, é um fato novo avaliar as características dos motoristas profissionais que estão realizando a renovação da CNH. Entretanto, algumas dificuldades são percebidas e relacionadas com a precária escolaridade e contexto de vida desses condutores, o que pode interferir no desempenho dos testes psicológicos, tornando complexa a tomada de decisão do psicólogo perito, pois necessita dimensionar, nesse momento, o tipo de problema e o nível de decisão.

“(...) infelizmente nós pegamos uma parte da população que são pessoas que estudaram pouco, são pessoas mais velhas, pessoas que estão há muitos anos na estrada, que não têm o mesmo tempo para estudar, que não tiveram o mesmo tempo para ler um jornal, essas coisas todas. A gente sabe que são pessoas mais desinformadas, com mais dificuldade. O que eles mais sabem na vida deles é dirigir, mas as dificuldades deles aparecem. Às vezes, é mais a atenção, às vezes por causa da visão, muito tempo no desempenho da mesma função, e tu notas que ele está aleijado” (ppet 9).

“Uma coisa que chama muita atenção, se uma pessoa é [está com problemas e pode ser] apta ou não, é se ela tem vontade de melhorar. Tem muitos que chegam aqui e tu vêes que o problema é alfabetização. Então quem sabe [se o candidato ] voltar a estudar, isso também é levado em conta (...) Isso [eu ] levo em conta, a vontade de crescer, de melhorar (...)” (ppet 8).

Nas **categorias profissionais D e E da CNH**, verificou-se que o psicólogo perito considera **indícios** diferentes em relação ao desempenho do condutor, principalmente na categoria D, que permite ao condutor dirigir ônibus (transporte de passageiros e escolares) e transporte de cargas perigosas, e a categoria E que permite a direção de carreta.

Observou-se que o psicólogo perito relaciona e compara o comportamento do condutor para dirigir um ônibus e uma carreta com riscos maiores do que dirigir carro, moto e caminhão e cria alguns critérios com base nos dados provenientes do uso das medidas psicológicas, baseados na especialização dos conhecimentos teóricos e práticos do psicólogo. Algumas características são nomeadas, como: responsabilidade, equilíbrio psíquico, tranquilidade, segurança, relacionamento familiar e social ajustados. Em relação à dimensão percepto-reacional e motora, exige um percentil médio e médio superior nos testes de atenção difusa e concentrada, e boa coordenação motora.

Os dados corroboram as discussões de Silva (2004), quando afirma que, no comportamento de avaliar, o psicólogo efetua um julgamento em relação a algo que é avaliado por meio de outros comportamentos como, por exemplo, perceber, relacionar, comparar e categorizar.

“(...) eu penso assim: transportar pessoas eu não ia querer que um cara com média inferior transportasse minhas filhas para o colégio e eu me coloco no lugar. Média inferior na [categoria] D e E já não passa fica para reteste. Tem que ser [percentil] médio ou médio superior, ele tem que subir para médio (...). Na [categoria da CNH] D e E a minha exigência para a coordenação motora, para questão da segurança é maior. Tu vê que aqui eu nem citei tanto a questão da segurança da estabilidade. A [categoria] D e E eu olho muito o traço, se é um traço muito fragilzinho, ele já fica também, tem que ser alguém mais firme. É isso aí, eu estou me dando conta que às vezes a gente exige muito” (ppet 2).

“Eu vejo assim: para carro e para moto tem que estar num [percentil no] nível médio pelo menos. Nos outros [outras categorias da CNH] eu já coloquei, deve estar num nível mais elevado, é mais responsabilidade, sempre é [mais] responsabilidade. Na carreta ou um ônibus levando passageiros, exige mais responsabilidade, tem que estar num nível mais elevado [o percentil]” (ppet 3).

“Quando aparenta uma deficiência em certo teste [psicológico] com a carteira [CNH] D, pergunto há quanto tempo ele já tem a carteira, se já sofreu algum acidente, como que ele é no trânsito. Como que ele é como pessoa em casa, o que ele gosta de fazer, enfim... até eu checar se vale a pena dentro daquele contexto da avaliação. Se as coisas se fecham ou não [com os dados dos testes]” (ppet 9).

Verificou-se que, na entrevista psicológica com condutores da CNH D e E, o psicólogo perito prioriza a investigação de como o condutor lida com a atividade de motorista profissional, pois o ambiente de trabalho é o sistema de trânsito, tempo de CNH, acidentes e tolerância a fatores estressores, assim como dados de saúde em geral. Estes são aspectos importantes e presentes no cotidiano do condutor dessas duas categorias de CNH. Silva (2005), numa pesquisa realizada com motoristas de transporte urbano de passageiros sobre decorrências psicológicas de acidentes de trânsito, concluiu que, num período de até um ano após o acidente de trânsito, os motoristas de transporte urbano de passageiros podem apresentar sintomas como agressividade, agitação, estresse, cansaço, tensão, o que demonstra a importância desse processo investigativo realizado pelo psicólogo perito. O quadro 14 destaca os indícios considerados pelo psicólogo perito ao avaliar o desempenho dos candidatos à mudança ou renovação de exames da CNH para dirigir ônibus e carreta (categorias D e E).

Quadro 14: Distribuição de indícios identificados na observação, entrevista e testes psicológicos considerados pelos psicólogos peritos para definir a aptidão e inaptidão das condições psicológicas para dirigir nas categorias D e E da CNH (n=12).

<b>Características</b>	<b>Indícios</b>
<i>Apto</i>	Percentil médio e médio superior nos testes de atenção difusa, concentrada e discriminativa Percentil médio em todos os testes psicológicos aplicados Presença de elementos favoráveis na entrevista psicológica com questionamentos específicos sobre a atividade como motorista profissional, tempo de CNH, acidentes e tolerância a fatores estressores. Histórico com envolvimento em acidente de trânsito. Ausência de instabilidade de humor e oscilação da produtividade no palográfico. Motivações para aquisição ou manutenção da CNH.
<i>Apto com restrição</i>	Comprometimento da alfabetização.
<i>Inapto temporário</i>	Presença de características desfavoráveis à atividade de dirigir, como agressão e ansiedade. Alfabetização precária (dificuldades em ler e escrever). Apresenta dificuldades na compreensão das questões propostas no questionário. Percentil inferior no nível de raciocínio lógico Desempenho insuficiente no resultado dos testes psicológicos aplicados (percentil inferior e percentil médio inferior), correlacionado aos dados obtidos na entrevista psicológica.
<i>Inapto</i>	Desistência do candidato.

De acordo com Shimizu (2001), na tomada de decisão, um problema importante e de muita discussão refere-se à objetividade e à qualidade dos dados usados na decisão. É nesse momento que os testes psicológicos e técnicas usadas precisam ser compreendidos e correlacionados aos processos clínicos presentes no processo de avaliar, juntamente com o contexto em que esse motorista irá dirigir. Um outro aspecto é o fator de previsão relacionado ao critério. Para definir se determinado fator está ligado a um critério, é necessário um estudo de validação. Três psicólogos peritos percebem nos motoristas profissionais um fator de previsão de indícios de aptidão vinculados ao contexto de trabalho, que é o trânsito e a experiência no dirigir.

“Tem que ter uma observação muito especial porque são os sujeitos que estão expostos à situação de trânsito com muito mais frequência que uma categoria [CNH] B, porque eles exercem atividades profissionais. Então tu tens que ficar de olho principalmente no histórico dele com relação ao trânsito e fatores estressores, se ele tem uma boa tolerância a fatores estressores. Tu tens que ficar preocupada com isso, mas também são profissionais que a maturidade profissional pode nos deixar tranquilas assim em algumas situações. Esses motoristas profissionais que se expõem mais à atividade [dirigir], estão mais expostos e exigem uma atenção especial (...) no sentido de não levar ao pé da letra o resultado das avaliações, considerar a maturação profissional que eles têm. Maturidade profissional que é um aspecto fundamental e que os leva a dirigir de forma mais protegida” (ppet 10).

“(...) É porque eu acho que essas categorias [CNH D e E] devem ser muito pensadas, porque o motorista profissional, aptidão para dirigir ele tem. Então, na verdade, tu vais investigar questões, se tem ou não [histórico de] acidentes” (ppet 12).

“(...) se aparecer um pouquinho de dificuldade [na avaliação psicológica], eu levo em consideração a empresa em que trabalha, quantos anos é motorista. Com certeza eu levo em consideração” (ppet 6).

Os indícios observados na CNH das categorias A, B D e E revelam diversidade de fatores de previsão no apto relacionado aos critérios resultantes do processo de avaliar, desde os mais gerais aos mais específicos. No apto com restrição e inapto temporário não se

registraram diferenças significativas, distinção entre as categorias da CNH. Uma questão importante em relação à decisão de inapto para as categorias profissionais é que só três psicólogos peritos destacaram a possibilidade de dar um inapto definitivo para um motorista profissional. Os demais participantes procuram esgotar outros procedimentos antes de decidirem e levam em conta a situação social que penaliza o candidato a não continuar no trabalho por não poder mais dirigir, considerando que os motoristas profissionais possam dirigir com menos risco para si e para os outros. É o que se observa neste relato:

“(...) [candidato] inapto é só para categorias A e B porque eu nunca dei inapto para [categoria da CNH] C, D. Se é um motorista que vem para cá com um monte de infrações e acidentes, tu podes repensar, mas isso ainda não ocorreu. Então não posso ficar falando de uma coisa que ainda não ocorreu para mim (...) Então eu não pensei ainda.(...) [Em relação à] questão da escrita [alfabetização] nas [categorias da CNH] profissionais que têm aparecido, tem pegado bastante, mas o que a gente faz [é tentar incentivar] para que essa pessoa aprenda a escrever, e se não for muito prejudicial damos um inapto temporário. Um apto temporário [apto com restrição], isso já aconteceu para motorista profissional, para eles estarem melhorando a questão da escrita, aí é diferente, mas inapto definitivo ainda não dei” (ppet 12).

A normatização do Conselho Federal de Psicologia (Resolução do CFP nº 012/2000), que criou o *Manual Para Avaliação Psicológica a Candidatos à Carteira Nacional de Habilitação*, não trouxe clareza e suficiência de informações que diferencie os critérios para cada tipo de CNH. Cada psicólogo, ao que parece, continua a eleger critérios distintos para avaliar as condições psicológicas para dirigir baseado no instrumental e técnicas usadas.

Quanto às **interferências na tomada de decisão**, constatou-se que os psicólogos peritos citam aspectos subjetivos, técnicos e sociais que se mostram interligados no momento da tomada de decisão. Apontam que sua condição de subjetividade pode trazer comprometimento ao processo de avaliação, por exemplo, na interação com o candidato, como expressam esses relatos:

“O que interfere, desde as minhas características no dia, porque querendo ou não a gente é um ser subjetivo então (...) eu sei que influenciam realmente na entrevista [psicológica] na hora que eu estou entrevistando (...) (ppet 8).

“(...) quer queira quer não, a questão empática que tu tens com o candidato. Isso é fundamental. Dizer que ela não existe, ela existe” (ppet 12).

Além das interferências subjetivas, há questões sociais em torno da tomada de decisão dos psicólogos peritos, uma vez que lidam com uma parcela da população que busca a CNH como um fator de inserção, manutenção e ascensão profissional no mercado de trabalho. Na população atendida, os psicólogos peritos rotineiramente encontram candidatos com problemas de escolaridade, isso em diversas faixas etárias. É uma variável que pode afetar a eficácia e a eficiência dos testes psicológicos usados e dos demais recursos metodológicos da avaliação psicológica.

“(...) por exemplo, se ele tem uma certa dificuldade, mas ele precisa daquela carteira [CNH] para o trabalho dele, ele sustenta uma família com aquilo. [Você pergunta ao candidato] há quanto tempo tu diriges e [que] apareceu a dificuldade? Mas há quanto tempo tu és motorista? Quanto tempo tu diriges essa carreta, esse caminhão? Então essas coisas têm interferência sim, precisam disso para trabalhar, a pessoa me diz, mas ali apareceu uma tensão emocional, mas eu olho para cara dele, tem 60 anos. Eu vejo que ele é um cara rude, que as mãos são calejadas, que ele não tem o jeito como a gente estava falando [dos candidatos com nível melhor de escolaridade]. Ele não tem aquela coordenação motora que nós que estudamos [temos] (...) ele lida com a marreta para bater pneu, sabe? Então é uma situação muito diferente que a gente tem que levar (...). É por exemplo, assim [um] motorista de ônibus, eu sinto assim, tu olhas para a pessoa, tu sentes alguma coisa, tu tens, digamos assim, esse olhar mais clínico de sentir, de perceber, tipo aquele menino [citou exemplo da entrevista devolutiva que acompanhei]. A gente não sente confiança nele. Ele passou [alcançou desempenho adequado nos testes de atenção e nível mental], mas eu não senti confiança em permitir que ele avance, eu acho que ele precisa amadurecer [psicologicamente]. Então, assim, as situações são muito relativas, ele passou na avaliação, só que na entrevista [psicológica] ele ficou” (ppet 6).

“Interferências assim (...) quando a pessoa é muito humilde, por exemplo, ele quer uma [CNH na categoria] C, mas é para tirar lenha lá do meio do eucalipto. Isso aí

me pega, são as questões sociais. É bem isso, por exemplo: um dia um senhor fez [a avaliação psicológica], ele reprovou, ele foi [ficou] para o reteste e ele contou que estava com um emprego engatilhado de motorista, estava [naquele momento] desempregado, a esposa havia dado a luz a gêmeas, (...) eu fiz o reteste. Era só dali a 15 dias, eu deixei ele fazendo uma semana depois para ele não perder o emprego. Também isso interfere, mas é uma questão social” (ppet 2).

Constatou-se que os psicólogos peritos relatam ser possível que sofram interferências na tomada de decisão técnica com relação ao próprio procedimento da avaliação e às pessoas envolvidas, no caso o candidato avaliado e familiares deste. Uma condição inerente ao tipo de avaliação psicológica que realizam, por se tratar de pessoas que têm diferentes interesses, nem sempre estão preparados para ouvir uma resposta negativa sobre os resultados do seu desempenho na avaliação. Cabe ao psicólogo perito administrar essas situações, tendo clareza da atuação profissional e os princípios éticos atinentes à atividade.

“Sim, existem interferências [na tomada de decisão]. Por exemplo, externas, vem a mãe do guri adolescente perguntar por que ele não passou. Por exemplo, o procedimento é claro, a pessoa que vem aqui tem 18 anos, ela tem que responder por ela e o resultado vai ser dado a ela. Tu administras isso da forma como o psicólogo tem que administrar. Olha, seu filho esteve aqui, o resultado é dado para ele, ele sabe o que aconteceu, ele viu a avaliação psicológica, ele vai ter oportunidade de voltar. Assim, quando houver uma interferência externa, tu tens que administrá-la de uma forma que implique o candidato com que lhe acontece aqui e não outras pessoas possam vir a tentar exercer influência sobre teu trabalho, seja mãe, o pai, tio, o político, o dono da auto-escola, sei lá quem venha, talvez, tentar exercer influência sobre a tua decisão” (ppet 10).

“As [interferências] mais corriqueiras, é o inquérito, a resposta do inquérito do candidato, se fecha com os dados da entrevista, se o teste apresenta possibilidades de uma tomada de decisão. Não fico só nos testes” (ppet 9).

“Pressão do próprio candidato quando é motorista profissional. Gera uma certa pressão ou do próprio CFC, que altere a [tomada de] decisão. No desenvolvimento do trabalho, isso acontece, mas são fatos menores. Agora decidir coisas para alguém, você tem que acreditar muito nos seus critérios. Às vezes questiono comigo mesma” (ppet 4).



“Tem as interferências das variáveis do candidato, (...) do próprio candidato. Quando isso acontece não me causa [problema]. (...) não reajo de forma nenhuma, porque isso é normal. Quanto às interferências externas, nunca passei por essa experiência de ter que estar aprovando alguém ou não aprovando alguém por interferência externa ou imposição ou qualquer outra coisa (...)” (ppet 12).

Os psicólogos peritos entendem como positivas as **últimas mudanças ocorridas na atividade**, com a implementação do Decreto Estadual n. 1638/04, ou seja, a mudança das CIRETRANs para os CACs. Acreditam que foi um passo importante para os profissionais que atuam nesse campo de atuação, e têm expectativas de que o exercício profissional dos psicólogos no Estado possa se dar de outra forma, com parcerias entre o Conselho Regional de Psicologia (CRP) e o DETRAN/SC, a fim de melhorar a qualidade dos serviços prestados à população. Percebem que ganharam autonomia por terem um espaço próprio de atendimento, porém, ao mesmo tempo, dizem ter assumido mais responsabilidades decorrentes da instalação dos CACs:

“Foi um crescimento muito grande para o psicólogo [perito]. Um crescimento de informações, uma evolução profissional que também acarreta em mudanças para os psicólogos e para o âmbito social. A população ganha com isso, (...) acredito que se a avaliação [psicológica] for bem feita e houver uma maior seleção [critérios], acontecerão menos mortes nas estradas” (ppet 3).

“(...) acredito que foi algo muito importante [e] necessário, porque realmente a gente não tinha contato algum com o candidato. Hoje a gente já consegue saber quem é o fulano quando a gente vai avaliar ali todos os dados que a gente tem nos testes [psicológicos]. Eu acho que ficou bem melhor e com certeza dá para fazer um trabalho bem melhor”(ppet 1).

“(...) [Eu] concordo [que] se fosse criado [os CACs], mas eu gostaria que houvesse uma padronização no sentido de que fosse usado [testes psicológicos iguais] para todo mundo, que sásse das decisões individuais [de cada psicólogo perito]. Porque hoje uma região faz uma coisa, outra região faz outra coisa. Talvez o que teria de particularidade seria a entrevista [psicológica] e questionário [roteiro de questões elaboradas pelo psicólogo]. Mas eu gostaria que, em termos de teste, fosse

padronizado, e o CRP desse respaldo nisso, com cursos, com especializações. Porque hoje tu não tens nada disso, e o próprio Detran também não dá [diretrizes e cursos]. Porque eu estou há três anos e meio, e o Detran nunca ofereceu um curso, de chamar aqui e dizer que aquela região está funcionando bem, eles adotam tais e tais procedimentos. Nunca foi feito isso certo. Então eu acho que devia haver exatamente essa padronização” (ppet 5).

“O CAC trouxe uma certa autonomia para nós de estar qualificando [o trabalho]. Acho que as pessoas precisavam ver a avaliação [psicológica] não como um processo de esteira de produção onde tu colocas as pessoas ali, classifica todas as pessoas. Vai passar aquele que tiver esse nível [percentil], ou aquele, a gente tem que ver o processo da avaliação como um todo, onde a entrevista tem [um] peso. Eu vou ter que ter experiência suficiente para dar apto ou não apto por uma entrevista [pelos dados obtidos]. A questão da avaliação, ela é bem complexa, mas ela é muito boa de trabalhar. Para mim é um prazer (...) trabalhar com as meninas, para mim essas profissionais com quem eu trabalho hoje me trouxeram aprendizagem” (ppet 12).

“(...) Eu acho que estão exigindo mais, nós temos que assumir funções mais administrativas além da parte de avaliação. Nós estamos nos expondo mais porque se abre uma clínica para avaliação, acaba se expondo mais com isso, (...) conforto de lá perto da [Ciretran] do delegado, qualquer coisa eles acudiam. Agora somos nós que temos que definir isso” (ppet 7).

“Primeiro acho que sair da Ciretran nos dá muito mais autonomia, muito mais responsabilidade pelo nosso próprio trabalho. Isso nos coloca como donos do próprio nariz, porque antes nós estávamos mais vinculadas às Ciretrans, mais vinculadas ao Estado. Hoje nós somos prestadoras de serviço, temos um vínculo, mas somos prestadoras de serviço. (...). É muito importante, dá uma sensação de maior autonomia, eu sinto isso; maior autonomia que pode mudar nosso crescimento profissional. Nos sentimos andando mais com as próprias pernas, eu sinto isso. Para mim é bom, uma impressão boa que eu tenho” (ppet 6).

“(...) acho que as mudanças são boas, o conselho [CRP] está vindo agora, se envolvendo, acho que vai conseguir fazer um padrão de atendimento (...) isso também vai trazer mais conhecimento até para a gente saber se é certo (...) Eu acho que isso vai fazer que cada vez mais seja melhor (...). A mudança para os CACs foi boa, saiu de dentro das delegacias [DRP], deu mais autonomia, porque lá na delegacia a gente tinha que fazer em certos horários, pois na mesma sala a gente aplicava os testes e tinha a prova escrita. Então nós tínhamos aquele horário, tinha

que terminar logo, se tu quisesse alongar uma entrevista, não dava, então aqui no CAC tu já tens essa liberdade” (ppet 11).

Entretanto, um único participante avalia negativamente essa mudança, indicando que o decreto estadual pode trazer decorrências negativas à atividade do psicólogo perito em função de as normas criadas indicarem mais o aspecto do “onde fazer”, do que “como fazer” a avaliação das condições psicológicas do condutor no Estado de Santa Catarina.

“As minhas percepções sobre as mudanças [com a implantação do Decreto Estadual] é que correm o risco de desqualificar o trabalho do psicólogo perito examinador. Mudanças que podem comprometer significativamente tudo aquilo que foi conquistado sobre o aspecto técnico e ético dentro da área de perícia para trânsito, pois não existem instâncias que possam avaliar o trabalho ou questionar o trabalho, a não ser cobrar coisas do profissional perito. Acho que foram mudanças muito problemáticas e que, se elas não forem revistas, pode correr o risco do trabalho do perito ser em pouco tempo desqualificado diante de nossa sociedade e correr o risco de perder esse espaço de trabalho” (ppet 1).

Um único participante mantém-se indeciso sobre os benefícios ou problemas decorrentes da mudança e a interpreta as normatizações do decreto estadual mais em relação ao local de trabalho, não percebendo significativas alterações nos procedimentos da avaliação das condições psicológicas para dirigir:

“(...) não sei muito bem [se as mudanças são boas]. Estou pensando sobre as mudanças. Em termos de prática mudou muito pouco, são detalhes. Mudou de um local para outro, foram revistos alguns testes[psicológicos]. Talvez os psicólogos pudessem pensar mais na avaliação psicológica. Ter mais trocas de experiências. Esse relacionamento com os candidatos... estamos no início de uma mudança, muita coisa pode acontecer ainda” (ppet 4).

Um aspecto importante verificado na pesquisa é que os psicólogos peritos fazem referência ao CRP como uma instituição importante para assessorá-los em questões

relacionadas a esclarecimentos sobre os recursos metodológicos e procedimentos da testagem. Desejam que o CRP não se restrinja à atuação como órgão fiscalizador e orientador das normatizações prescritas nas resoluções do CFP e do Código de Ética Profissional, mas garanta uma parceria na construção de um conhecimento sobre como avaliar as condições psicológicas para dirigir:

“(...) agora que a gente está entrando no CAC, estamos lidando com uma nova avaliação psicológica. Nós saímos do psicotécnico, estamos na avaliação psicológica nesse momento por mais que nós fizemos cursos e tudo mais, nós precisamos que o conselho [CRP] esteja mais presente nas nossas atividades, nós precisamos de orientação. Nós precisamos de maior envolvimento com o conselho [CRP]. Que eles venham até aqui, nos auxiliem em dúvidas, em inseguranças, eu sinto essa necessidade. Para mim seria muito importante ter uma parceria maior, especialmente nesse momento, pois o conselho é o órgão máximo [representação] para nós aqui em Santa Catarina. Então eles vêm aqui de vez em quando fazer uma pesquisinha, fazer uma perguntinha como nós estamos. Nós precisamos é que eles realmente interfiram mais nesse momento. É isso que eu sinto. Gostaria que isso acontecesse, não acharia nada de negativo não, pelo contrário! Se alguém tiver que me puxar a orelha, que me puxe, mas que me ajude a esclarecer as dúvidas. Que me diga que é assim, ou não, mas que faça isso (...)” (ppet 6).

São esses os aspectos que, relacionados à historicidade do exercício profissional no estado catarinense, proporcionam uma compreensão sobre o processo de trabalho do psicólogo perito. Esses profissionais, nessa nova fase, percebem que estão avaliando pessoas e não mais examinando, apesar de se constatar no seu modo operatório que ainda se mostram alinhados à concepção do exame das condições psicológicas vinculadas ao Psicotécnico, traço que acompanha o psicólogo perito nesse campo de atuação profissional há mais de cinquenta anos no país.

## 7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo teve como objetivo caracterizar o processo de trabalho dos psicólogos peritos na avaliação das condições psicológicas para dirigir, com base nas informações coletadas de psicólogos peritos que atuam no sul do Estado de Santa Catarina. Deriva desse objetivo o intuito de contribuir com a produção de conhecimento científico sobre a avaliação psicológica das condições psicológicas para dirigir. A busca por informações na produção científica nacional sobre a historiografia de inserção e consolidação da atividade profissional do psicólogo no trânsito, assim como a necessidade de caracterizar fatos históricos relacionados à legitimação do exercício profissional do psicólogo perito no Estado de Santa Catarina, permitiram subsidiar o método de investigação para identificar aspectos que caracterizassem a formação, capacitação profissional e perfil ocupacional, variáveis da organização do processo de trabalho, procedimentos psicológicos e critérios da tomada de decisão na avaliação psicológica dos condutores.

Individualmente, cada uma das variáveis constituintes do processo de trabalho dos psicólogos peritos relaciona características sobre o modo de cada participante atuar na avaliação das condições psicológicas para dirigir, estando diretamente associada a um conjunto de atividades reguladas e mediadas por legislações federais e estaduais das organizações de trânsito e das normatizações atinentes ao exercício profissional no país, bem como o conhecimento técnico-científico específico usado na avaliação psicológica.

Os psicólogos peritos credenciados que participaram da pesquisa apresentam um tempo de atuação recente, a maioria com, no máximo, cinco anos de experiência nessa atividade. É um indicativo das mudanças que antecederam a implantação dos CACs no Estado: em muitas CIRETRANs trabalhavam psicólogos policiais e credenciados, mas ao longo do tempo só permaneceram os profissionais credenciados, abrindo vagas para novos credenciamentos.

As condições de trabalho decorrentes do processo de terceirização do trabalho do psicólogo perito podem ser consideradas um aspecto negativo nesse campo de atuação profissional. Trata-se de um prestador de serviços às organizações de trânsito, que contratam com um fim único, o de periciamento sobre as condições psicológicas para dirigir. Contudo, esses órgãos mantêm o controle do processo de trabalho por meio das normatizações federais e estaduais, que incidem diretamente na forma como os psicólogos peritos se relacionam com essa atividade. Eles trabalham em jornada de trabalho variável, tendo uma divisão de turnos de atendimento matutino e vespertino nos CACs, o que reflete em valores de remuneração diferentes.

Identificou-se que os participantes apresentam uma capacitação profissional derivada de cursos de pós-graduação na modalidade *latu sensu* e *stricto sensu*, mas não específicos para a atividade de psicólogo perito. Um fato importante é a incidência de profissionais atuando na avaliação das condições para dirigir só com a graduação em Psicologia. Ao que parece, a capacitação profissional exigida no Decreto Estadual n. 1638/04 para atuar nessa atividade está relacionada às áreas como avaliação psicológica e psicologia do trânsito, que, no momento, não estão sendo observadas pelas organizações de trânsito.

Há uma variação na organização do trabalho dos psicólogos peritos, diferenciando-se quanto à: forma como ordenam a sequência das tarefas, mostrando significativas diferenças em relação ao tempo de execução dos procedimentos psicológicos; correção dos testes psicológicos; tomada de decisão da aptidão e inaptidão para dirigir, assim como tempo de liberação dos resultados para o candidato. Essas diferenças estão relacionadas ao modo operatório e à margem de manobra que cada psicólogo tem para efetuar as etapas do trabalho, estando diretamente ligadas à participação desse profissional na decisão de dedicar mais ou menos tempo a essas operações e ao grau de compreensão sobre o processo de avaliar. Antes da implantação dos CACs, havia falta de controle e autonomia para definir esse modo

operatório devido ao espaço de trabalho ser compartilhado com outros profissionais e estar alinhada às rotinas de trabalho das CIRETRANS.

Historicamente, um dos pontos centrais de discussão do trabalho do psicólogo perito no país tem sido o uso diferenciado de recursos metodológicos nos procedimentos da avaliação psicológica de condutores. Foi constatado que esse é um aspecto preocupante no processo de trabalho desses profissionais, pois os participantes citam diferentes técnicas e instrumentos psicológicos, sobressaindo o uso do teste psicológico como um dos principais recursos para aferir as condições psicológicas para dirigir.

Cabe ressaltar que os instrumentos psicológicos utilizados pelos psicólogos peritos estão em consonância com as diretrizes normatizadoras da Resolução do CFP n. 002/2003, sobre a relação de testes aprovados pelo sistema Satepsi do Conselho Federal de Psicologia. Contudo, ainda que isso ocorra, não se constata que todos os instrumentos psicológicos estejam atendendo as necessidades específicas para a avaliação de condutores. Percebe-se isso pela forma como os psicólogos peritos associam o tipo de instrumento e a dimensão psicológica a ser avaliada.

A literatura aponta poucos instrumentos psicológicos de procedência nacional que apresentam uma adaptação quanto à simbologia do trânsito, e que estudos de validação regionais para esse tipo de população são incipientes. Isso reflete diretamente no processo de trabalho do psicólogo perito, que faz uso constante dos mesmos instrumentos psicológicos sem considerar as características da população alvo avaliada, incidindo numa baixa eficácia do processo de avaliar.

Os fatores relacionados aos critérios da tomada de decisão do psicólogo perito, na avaliação das condições psicológicas para dirigir, mostram poucas diferenças significativas quanto à aptidão e inaptidão para dirigir em relação às categorias A, B e C da CNH. Prevalece a indicação das normatizações dadas pelo CTB. Contudo, há uma diferenciação quando o

psicólogo perito analisa o comportamento do condutor para as categorias profissionais das CNHs D e E. Normalmente, o psicólogo perito nomeia características como responsabilidade, equilíbrio psíquico, tranquilidade, segurança, relacionamento familiar e social ajustado como desejáveis, procurando aumentar os níveis de exigência no desempenho do condutor no uso de testes psicológicos em relação aos outros tipos de CNH. Entretanto, leva em conta a experiência desse condutor ao lidar com o sistema de trânsito como um fator de previsão de um comportamento seguro na direção veicular.

Um aspecto problemático para o processo de trabalho do psicólogo perito é o conhecimento científico insuficiente no país, e as diretrizes do CTB sobre as características psicológicas desejáveis no perfil de cada tipo de motorista, como, por exemplo, motoristas jovens e profissionais. Eis um dos fatores de comprometimento nos resultados do trabalho desse profissional. O psicólogo perito faz adequações de acordo com as necessidades de cada situação, em que cada psicólogo cria critérios próprios (intuitivos) para definir a aptidão ou a inaptidão para dirigir. Ao que parece os psicólogos peritos nas categorias D e E da CNH traçam um perfil do condutor, ao revelarem critérios mais pontuais para a tomada de decisão ao avaliar as condições psicológicas para dirigir.

No Estado de Santa Catarina, a regulamentação da atividade como psicólogo perito aconteceu oito anos depois da implantação do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Assim, os impasses e problemas para esse exercício profissional em Santa Catarina são características presentes historicamente nesse campo de atuação, percebidos, por exemplo, pela demora das organizações de trânsito estaduais em definir a efetivação da criação dos CACs, os valores de remuneração pelo serviço prestado, ausência de orientações de um setor específico do DETRAN relacionadas ao processo de trabalho desse profissional, como já aconteceu na década de 1990, quando existiam psicólogos policiais atuando na organização do trabalho dos psicólogos envolvidos na avaliação psicológica de condutores no estado.



Um fator complicador desse processo é a falta de organização e de mobilização dos próprios psicólogos peritos no alcance de objetivos como categoria profissional, tendo a Associação dos Psicólogos Credenciados do Detran (APC) e a Associação dos Psicólogos Peritos Examinadores de Trânsito (APPETSC) à frente das negociações com a SSP e o DETRAN/SC para representar os interesses dos profissionais, mas com objetivos distintos. A primeira defendia a manutenção da condição de trabalho nas CIRETRANs sem novos credenciamentos, e a segunda priorizava a criação dos CACs e o aumento do número de credenciamentos de profissionais no Estado.

A atuação do Conselho Regional de Psicologia (CRP) ao longo do tempo não foi expressiva junto aos psicólogos peritos que realizam em Santa Catarina a avaliação das condições psicológicas para dirigir. Não houve envolvimento significativo do CRP que pudesse ser percebido pelos psicólogos peritos como um acompanhamento sistemático do processo de trabalho. Isso resultou na pouca expressão política junto aos psicólogos, tendo em vista que o CRP é o único representante legal de referência da atividade profissional de psicólogo no Estado e que, ainda no âmbito das suas competências, atua mais como órgão fiscalizador e orientador; a sua função social e profissional implicaria uma participação mais ativa no diálogo e nas negociações sobre a atividade dos psicólogos peritos junto às organizações do trânsito, como a SSP e o DETRAN/SC.

Percebe-se, pelos relatos dos participantes, uma sensação de abandono e isolamento sem diretrizes significativas dadas pelo CPF e especificadamente pelo CRP sobre como proceder na avaliação das condições psicológica para dirigir, pois houve apenas uma troca de local de trabalho das CIRETRANs para os CACs. E, nesses locais, as visitas do CRP têm um fim maior, que é a fiscalização e a orientação quanto à observância das normas das resoluções do CFP para os procedimentos da avaliação psicológica e o Código de Ética Profissional.

Os próprios psicólogos peritos não mantiveram a troca contínua de conhecimento, de aprendizagens entre si, enquanto profissionais que procuram compartilhar experiências de trabalho, formando uma rede de relacionamentos profissionais, como historicamente foi constatado nas décadas de 1970, 1980 e 1990 no Estado de Santa Catarina. Na época, havia a realização de encontros, seminários entre profissionais desse campo de atuação para discutir as dificuldades técnicas, éticas, políticas, visto que possibilitavam a disseminação do saber profissional decorrente dessa atividade. Hoje, dúvidas, questionamentos e dificuldades mostram-se no dia-do-dia do psicólogo perito, e não há uma instância, um *locus* que assuma o esclarecimento sobre elas. Cada psicólogo perito, ao que parece, individualmente, é responsável por resolver suas dificuldades atinentes ao processo de trabalho, o que traz consequências negativas a esse exercício profissional e ao psicólogo, como um dos participantes no controle dos acidentes de trânsito no país. As características do sistema trânsito mudaram, assim como de seus participantes, mas o trabalho do psicólogo continua a ser desenvolvido nos moldes da Psicotécnica, sem levar em conta as demandas da atual situação do trânsito.

A expectativa é que os aspectos evidenciados nesta pesquisa possam contribuir no aperfeiçoamento do conhecimento científico e das intervenções profissionais dos psicólogos peritos, auxiliando-os no entendimento das dificuldades encontradas na avaliação das condições psicológicas para dirigir, bem como favorecendo uma compreensão mais abrangente do seu processo de trabalho. Espera-se, em breve, expandir a pesquisa para outras regiões do país a fim de comparar as características do processo de trabalho dos psicólogos peritos.

## REFERÊNCIAS

- ADURA, F. E. Consensos e Diretrizes da Medicina de Tráfego para a realização do Exame de Aptidão Física e Mental. **Associação Brasileira de Medicina de Tráfego**. [on line]. Disponível em: <<http://www.abramet.org/consensos.asp>>. Acesso em: 8 fev. 2005.
- ALCHIERI, J. C. Avaliação Psicológica no Trânsito. Perspectiva da avaliação psicológica. **Colégio de Psicólogos de la Província de Santa Fé**. Editorial, 2000. [on line]. Disponível em: <[http://www.unl.edu.ar/colpsi/edic\\_esp/edi4.html](http://www.unl.edu.ar/colpsi/edic_esp/edi4.html)>. Acesso em: 22 set. 2004.
- ALCHIERI, J. C. Considerações sobre a prática da avaliação psicológica de condutores no Brasil. In: HOFFMANN, M. H. CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. (Orgs). **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.
- ALCHIERI, J. C.; CRUZ, R. M. **Avaliação psicológica: conceito, métodos e instrumentos**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.
- ALCHIERI, J. C.; CRUZ, R. M.; PUGLIESI, S. Medidas psicológicas: um panorama no Brasil e na Argentina. **Revista Psicologia Brasil**. Ano 3, n. 18, mar. 2005.
- ALCHIERI, J. C.; STROEHER, F. Avaliação psicológica no trânsito: o estado da arte sessenta anos depois. In: CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C.; SARDA JR. J. J. (Orgs). **Avaliação e medidas psicológicas: produção do conhecimento e da intervenção profissional**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2002.
- ALMEIDA, A. R.; PEREIRA, C. A.; SILVA, E. O. Desobediência ao sinal vermelho: uma observação naturalística em Uberlândia. **Psicologia e Trânsito**, 2(1): 33-36, jul. 1984.
- ALVES, I. C. B. R-1. **Teste não verbal de inteligência**. 2. ed. rev. e ampl. São Paulo: Vetor, 2002.
- ALVES, I. C.B.; ESTEVES, C. **Teste palográfico na avaliação da personalidade**. São Paulo: Vetor, 2004.
- ABRAHÃO, J. I. Reestruturação Produtiva e Variabilidade do Trabalho: uma Abordagem da Ergonomia. **Psicologia, Teoria e Pesquisa**. v.16, n. 1, p. 49-54, Brasília ene./abr. 2000. [online]. Disponível em: <[www.scielo.br](http://www.scielo.br)>. Acesso: 27 mar. 2006.
- ANDRADE, A. dos Santos. Introdução quantitativa da inteligência de motoristas de coletivos baseada na teoria de J. Piaget por meio do teste INV: verificação empírica e revisão do modelo proposto por E. Nick. **Psicologia e Trânsito**, 1(2): 31-52, jul. 1985.
- ANDRADE, A. dos Santos. Investigação sobre as características intelectuais dos motoristas de transporte coletivo intermunicipal e interestadual através do teste das matrizes progressivas de Raven. **Psicologia e Trânsito**, n. 1, p. 52-59, ago. 1984.

ANTIPOFF, D. Contribuição ao estudo das diferenças individuais no teste de atenção difusa. **Arquivos Brasileiros de Psicotécnica**. Editado pelo Instituto de Seleção e Orientação Profissional da Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, ano 8, n. 2, jun. 1956.

ANTUNES, R. **Os sentidos do trabalho**: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho. 6 ed. São Paulo: Boitempo, 2002.

BASTOS, A. V. e col. Conceito e perspectivas de estudo das organizações. In: ZANELLI, J. C.; BORGES-ANDRADE, J. E.; BASTOS, V. B. (Orgs.). **Psicologia, organizações e trabalho no Brasil**. Porto Alegre: Artmed, 2004.

BATTISTON, M. **Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano**. Florianópolis. Dissertação (Mestrado em Psicologia) - Programa de Pós-Graduação em Psicologia. Universidade Federal de Santa Catarina, 2003.

BANDEIRA, D. R. **A evolução da avaliação psicológica no Brasil e perspectivas atuais**. 3 er. Congresso Iberoamericano de Evaluación Psicológica. Mesa redonda – 2, AIDEP, 2001. [on line]. Disponível em: <[www.aidep.org/congresos/2001](http://www.aidep.org/congresos/2001)>. Acesso em: 8 fev. 2005.

BATISTA, C. C. Estudo observacional das relações comportamentais/ambiente no trânsito. **Psicologia e Trânsito**, 1(2): 19-24, jul. 1985.

BOCALANDRO, N. E. R. O valor diagnóstico do PMK para detecção de motoristas profissionais acidentados. **Psicologia e Trânsito**, 1: 20-23, ago. 1983.

BOCALANDRO, N. E. R. G-36. **Teste não verbal de inteligência**. São Paulo: Vetor, 1996.

BOTOMÉ, S. P. **Características de medidas e níveis de mensuração**. Universidade Federal de São Carlos, 1980.

BOTOMÉ, S. P. A noção de comportamento. In: FELTES, H. P. M.; ZILLES, V. (Orgs.) **Filosofia: diálogo de horizontes**. Caxias do Sul: EDUCS; Porto Alegre: EDIPUCRS, 2001.

BUCK, J. N. Casa – árvore – pessoa - **H.T.P. Manual e guia de interpretações**. Trad. Renato Cury Tardivo. rev. Iri Cistina B. A. São Paulo: Vetor, 2003.

CAMBRAIA, S. V. **AC – Teste de atenção concentrada**. São Paulo: Vetor, 2002.

CAMPOS, F. R. Seleção Psicotécnica de motoristas. **Arquivos brasileiros de psicotécnica**. - Editado pelo Instituto de Seleção e Orientação Profissional da Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, ano 11, n. 3, set. 1951.

CAMPOS, F. R. O fator humano e os acidentes de trânsito (primeira parte: visão geral). **Arquivos Brasileiros de Psicologia Aplicada**. v. 30, n. 3, p. 3-24, 1978a.

CAMPOS, F. R. O fator humano e os acidentes de trânsito (segunda parte: a seleção). **Arquivos Brasileiros de Psicologia Aplicada**. v. 30, n. 4, p. 99-117, 1978b.

CAPES. **Banco de teses e dissertações**. Disponível em: <<http://www.capes.gov.br>>. Acesso em: jan. 2005.

CHRIST, R. O que são critérios válidos de seleção? Motoristas idosos como um exemplo geral. In: **Estudos sobre avaliação psicológica de motoristas**. Risser R. (Orgs). Tradução Renier J. A. Rozestraten. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003. p. 31-5.

CLARK, C. **Avaliação de alguns parâmetros de infração de trânsito por motoristas e policiais**. Tese (Doutorado em Psicologia) - Universidade de São Paulo, 1995.

CLARK, C.; ENGELMANN, A. Avaliação da gravidade e outros parâmetros de infrações de trânsito por motoristas e policiais. **Arquivos Brasileiros de Psicologia**, 53(3): 94-111, jul./set. 2001.

CERVO, A. L., BERVIAN, P. A. **Metodologia científica**. São Paulo: Makron Books, 1996.

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. **Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Coletânea de Legislação de Trânsito e Resoluções do CONTRAN até 84/98, atualizada até dezembro de 1998, que traz as resoluções 07/50/71 e 80 de 1998.

CORTES, G. M. Colaboração das seleções médica e psicotécnica à prevenção de acidentes de tráfego: a que podem e devem prestar. **Arquivos Brasileiros de Psicotécnica**. Editado pelo Instituto de Seleção e Orientação Profissional da Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, ano 4, n. 3, set. 1952.

COLEGIO OFICIAL DE PSICOLOGOS DA ESPANÑA. **Psicología del Tráfico y la Seguridad**. Disponível em: <<http://www.cop.es/perfiles/contenido/trafico.htm>>. [on line] Acesso em: fev.2005.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. **Resolução n. 012/2000**. [on line] Disponível em: <<http://www.pol.org.br>>. Acesso em: 30 jul. 2004.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. **Resolução n. 025/2001**. [on line] Disponível em: <<http://www.pol.org.br>>. Acesso em: 18 fev. 2005.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. **Resolução n. 004/86 de 19 de outubro de 1986**.

COORDENADORIA DE CREDENCIAMENTO E FISCALIZAÇÃO – DETRAN/SC. **Comunicação interna no 825/03**, de 05 de agosto de 2003.

COORDENADORIA DE CREDENCIAMENTO E FISCALIZAÇÃO – DETRAN/SC. **Psicólogos peritos que atuam no Estado de Santa Catarina**. [consulta de dados] Mensagem recebida por: <[carlagd@terra.com.br](mailto:carlagd@terra.com.br)>. Acesso em: 25 nov. 2004.

COORDENADORIA DE CREDENCIAMENTO E FISCALIZAÇÃO – DETRAN/SC. **Psicólogos peritos credenciados e psicólogos policiais que atuam no Estado de Santa**

**Catarina.** [consulta de dados] Mensagem recebida por: <carlagd@terra.com.br>. Acesso em: 31 jan. 2006.

COORDENADORIA DE CREDENCIAMENTO E FISCALIZAÇÃO – DETRAN/SC.  
**Comunicação interna no 2356/05**, de 08 de junho de 2005.

CRUZ, R. M. O significado social do trabalho diante do fenômeno da globalização: a formação profissional repensada. **Revista da FAEESA**. Salvador, n. 6, jul./dez. 1996.

CRUZ, R. M. O processo de conhecer na avaliação psicológica. In: CRUZ, R.; ALCHIERI, J. C.; SARDA, JR. J. J. (Orgs). **Avaliação e medidas psicológicas: produção do conhecimento e da intervenção profissional**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2002.

CRUZ, R. M. e col. Competências sociais e técnicas dos psicólogos que realizam avaliação de condutores In: HOFFMANN, M. H. CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. (Orgs).  
**Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

DETRAN/SC. Departamento Estadual de Trânsito do Estado de Santa Catarina. Circular no 0984/86. **Atribuições do Psicólogo Policial**. 1986.

DETRAN/SC. Departamento Estadual de Trânsito do Estado de Santa Catarina. Ofício no 616/90. **Comunicação sobre curso de capacitação em testes psicológicos**. 29 de março de 1990.

DETRAN/SC. Departamento Estadual de Trânsito do Estado de Santa Catarina. **Anuário estatístico 2003**. [on line] Disponível em: <www.detrان.sc.gov.br>. Acesso em: 01 jul. 2004.

DETRAN/SC. **Decretos do Governo do Estado de Santa Catarina 2004**. Departamento Estadual de Trânsito do Estado de Santa Catarina DETRAN/SC. [on line] Disponível em: <www.detrان.sc.gov.br>. Acesso em: 10 out. 2004.

DETRAN/SC. Equipe Técnica do Núcleo de Pesquisa em Psicologia do trânsito. Padronização de um teste de simulador para motoristas em uma amostra brasileira. **Psicologia e Trânsito**, v. 2, n. 1, p. 43-52, jul. 1984.

DENATRAN. Ministério da Justiça. **Anuário estatístico de acidentes de trânsito – 2001**. [on line] Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/est\_condutores\_2001.html>. Acesso em: 01 jul. 2004.

DUARTE, T.O. Avaliação psicológica de motoristas. In: HOFFMANN, M. H. CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. (Orgs). **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

EQUIPE TÉCNICA DO NÚCLEO DE PESQUISA EM PSICOLOGIA DO TRÂNSITO, DETRAN-Curitiba-PR. **Padronização de um teste de simulação para motoristas em uma nova amostra brasileira**.

FLEURY, A. C. C.; VARGAS, N. (Orgs). **Organização do trabalho**: uma abordagem interdisciplinar; sete casos brasileiros para estudo. São Paulo: Atlas, 1983.

FORTUNATO, A. C. A. **A percepção dos motociclistas sobre o risco de envolvimento em acidentes de trânsito**. Mestrado (Engenharia de Transportes) - Universidade Federal de Pernambuco, 1996.

FRASSON, L. M. M.; SOUZA, M.A. Transgressões no trânsito e personalidade. **Bol-Acad. Paul. Psicol.**, 22(4): 33-37, 2002.

GENTILLI, R. M. L. **Representações e práticas: identidade e processo de trabalho no serviço social**. São Paulo: Veras, 1998.

GONÇALVES, M. C. G. **Na contramão da vida**: a violência no trânsito na região Metropolitana do Recife. Mestrado (Ciência Política) - Universidade Federal de São Paulo. Mestrado, 1999.

GOMES, I.C. A formação em Psicodiagnóstico e os Testes Psicológicos. **Psicologia: Teoria e Prática**, v. 2, n. 2, jul./dez. 2000.

GRISCI, C. L. L. Relação entre acidentes de trânsito e as variáveis de agressividade, atuação e culpa. **Arquivos Brasileiros de Psicologia**. v. 44, n. ½, jan./jun. 1992.

HOERBERT, N.A. S.; LIMA, M. P.; BIASI, N.; SILVA, R.M.F.; OLIVEIRA, M.; HOEBERT, G. A. M. Desobediência à sinalização: observação do comportamento dos indivíduos em quatro tipos de veículos em diferentes situações de trânsito. **Psicologia e Trânsito**, 1(2): 25-30, jul. 1985.

HOFFMANN, M. H. Brasil: campeão mundial de acidentes de trânsito. **Psicologia de Trânsito. Revista Ciência e Profissão**, nov./dez. 1989.

HOFFMANN, M. H. e col. **Regulamentação de normas e procedimentos para a realização da avaliação psicológica nos candidatos à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação**. Documento Técnico. Detran/SC, 15 de agosto de 1989.

HOFFMANN, M. H. El modelo de evaluación psicológica de conductores: estudio transcultural Espana-Brasil. Tese (Doutorado em Psicologia) - Universidad de Valencia, Espanha, 1995.

HOFFMANN, M. H; CARBOREL, E.; MONTORO, L. Álcool e Segurança: epidemiologia e seus efeitos. **Revista Psicologia, Ciência e Profissão**, 1996a.

HOFFMANN, M. H; CARBOREL, E.; MONTORO, L. Álcool e Segurança Trânsito; infração e sua prevenção. **Revista Psicologia Ciência e Profissão**, 1996b.

HOFFMANN, M. H. A Escola de Trânsito do Detran/SC: resgate histórico. **Revista da ADPESC**. nº 01, 2º semestre de 1997.

HOFFMANN, M. H. Áreas de intervenção da psicologia do trânsito. **Revista Alcance – CCS**, UNIVALI, ano 8, n. 2, p. 26-36, 2000.

HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R.M. Síntese histórica da Psicologia do Trânsito no Brasil. In: HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. (Orgs). **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

HUTZ, C. S.; BANDEIRA, D. R. **Avaliação psicológica no Brasil: situação atual e desafios para o futuro**. In: YAMAMOTO, O. H.; GOUVEIA, V. V. (Orgs). São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

HUTZ, C. S.; NUNES, C. H. S. S. **EFN – Escala Fatorial de Ajustamento Emocional/Neuroticismo**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2001.

IGLESIAS, F. Infrações e acidentes: tentativas de explicação e de redução. **Arquivos Brasileiros de Psicologia**, 53(3): 112-124, jul./set. 2001.

INDEX PSI. Disponível em: <<http://www.bvs-psi.org.br>>. Acesso em: jan. 2004.

GIL, A.C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

LAGARES, R. B. **A representação social do trânsito como prática social complexa**. Mestrado (Psicologia) - Universidade Católica de Goiás, 2001.

LAVILLE, C.; DIONNE, L. **A construção do saber**. Belo Horizonte: UFMG, Artmed. Tradução Heloísa Monteiro e Francisco Settineri. 1999.

JORNAL DO CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. **Testes de avaliação psicológica são debatidos em Brasília**. 20 de novembro de 2001. [on line] Disponível em: <[www.pol.org.br](http://www.pol.org.br)>. Acesso em: 18 fev. 2005.

JORNAL DO CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. **CFP cria comissão para avaliar os testes psicológico**. 24 de setembro de 2002. [on line] Disponível em: <[www.pol.org.br](http://www.pol.org.br)>. Acesso em: 18 fev. 2005.

JORNAL DO CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. **O Conselho avalia a qualidade dos testes psicológicos**. 11 de Novembro de 2002. [on line] Disponível em: <[www.pol.org.br](http://www.pol.org.br)>. Acesso em: 18 fev. 2005.

JORNAL DO CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. **Caderno Especial de Resoluções. Jornal do Conselho Federal de Psicologia**. Ano 18, n. 75, abr. 2003.

JORNAL DO CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. **Psicólogo perito examinador de trânsito em SC**. jan./fev./mar. 2005.

KROJ, Günter. Sobre la situación de la Psicología del Tráfico em Alemania. Sección de Psicología del Tráfico em la Asociación Profesional de los Psicólogos Alemanes. **Revista Papeles del Psicólogo**. n. 62, junio 1995.



LAPASSADE, G. **Grupos, organizações e instituições**. Tradução de Henrique Augusto de Araújo Mesquita. 2. ed. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1983.

LAKATOS, M. A., Marconi, E.M. **Técnica de pesquisa**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 1996.

MAURO, M.L. F. **Acidentes de trânsito: perfil epidemiológico de vítimas e caracterização de alguns traços de personalidade de motoristas infratores em Campinas**. Doutorado (Ciências Médicas) - Universidade Estadual de Campinas, 2001.

MARIN, L.; QUEIROZ, M. S. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. **Cadernos de Saúde Pública**. 16(1), 7-21. (2000).

MARÍN-LEON, L.VIZZOTTO M. M. Comportamento no trânsito: um estudo epidemiológico com estudantes universitários. **Caderno de Saúde Pública**. v. 19, n. 2, p. 515-523, abr. 2003.

MACEDO, G. M. **Estudo das relações entre o nível de habilidade e direção segura, a irritabilidade e o cometimento de violações e erros do motorista e o seu possível envolvimento em acidentes de trânsito**. Doutorado (Psicologia) - Instituto de Psicologia. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2004.

MACHADO, A. P. Comportamento e trânsito. **Psicol. Argum**: 14(18): 79-92, Jul.1996. [on line] Disponível em: <<http://www.psi.bvs.br/cgi-bin/wxis.exe/iah>>. Acesso em: 11 mar. 2005.

MEA DELLA, C. P.; ILHA, V. D. Percepções de psicólogos do trânsito sobre a avaliação de condutores. In: HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. (Orgs.). **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

MENDES, T. I. **Transgressões no trânsito e dificuldades psíquicas**. Mestrado (Psicologia) - Pontifícia Universidade Católica de Campinas, 1996.

MIRA, A. M. G. Critérios para qualificar um candidato a motorista psicologicamente inapto pelo teste PMK. **Psicologia e Trânsito**, 2(1): 53-56, jul. 1984.

MIRA, A. M. G. **PMK – Psicodiagnóstico Miocinético**. 3. ed. ver. e ampl. São Paulo: Vetor, 2004.

MONTEIRO, C. A. S. Comportamentos relacionados aos conflitos de tráfego entre pedestres idosos e veículos. **Arquivos Brasileiros de Psicologia**, 53(3): 61-76, jul./set. 2001.

MOYANO, D. E. Teoria del comportamiento planificado e intención de infringir normas de transito em peatones. **Revista Estudo de Psicologia de Natal**. v. 2, n. 2, p. 335-335, dec. 1997.

MUCHINSKY, P. M. Critérios: Padrões para tomada de decisões. In: **Psicologia organizacional**. São Paulo: Thomson, 2004.

MUCHINSKI, P.M., **Psicologia organizacional**. Tradução Ruth Gabriela Bahr. São Paulo: Editora Pioneira Thomson Learning Ltda., 2004.

NATALI, M. Violência no trânsito urbano: formas de controle. **Psicologia e Trânsito**, 2(2): 63-65, ago. 1985.

NAVA, J. A seleção de motoristas na prevenção de acidentes de trânsito. **Arquivos Brasileiros de Psicotécnica**. Editado pelo Instituto de Seleção e Orientação Profissional da Fundação Getúlio Vargas, RJ, ano 11, n. 2, abr./jun. 1952.

NEBOIT, M. O papel da antecipação perceptiva na direção de veículos. **Psicologia e Trânsito**, 1: 24-51, ago. 1983.

NORONHA, A. P. Os problemas mais comuns e mais freqüentes no uso dos testes psicológicos. **Psicologia: reflexão e crítica**. Porto Alegre, v. 15, n. 1, 2002.

NORONHA, A. P. col. Propriedades psicométricas apresentadas em manuais de teste de inteligência. **Psicologia em Estudo**. Maringá, v. 8, n. 1, jan./jun. 2003.

NORONHA, A.P.col. Conhecimento em avaliação psicológica: um estudo com alunos de **Psicologia. Psicologia: teoria e prática**. São Paulo, v. 5, n. 2, jul./dez. 2003.

Rodrigues, F. C. **CPS – Escalas de Personalidade de Comrey**. 2. ed. ver. e ampl. São Paulo: Vetor, 2003.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Mortes no trânsito aumentam mais de 7% no Brasil. 2004**. [on line] Disponível em: <<http://www.bbc.co.uk>>. Acesso em: 11 jul. 2004.

PASQUALI, L.; M. M.Azevedo; GHESI, I. **Inventário fatorial de personalidade**. IEP, São Paulo: Casa do Psicólogo, 1997.

PASQUALI, L. (Orgs). **Técnicas de Exame Psicológico – TEP**: fundamentos das técnicas de exame psicológico. Vol. I São Paulo: Casa do Psicólogo, 2001.

PINSKY, I. **Dirigir alcoolizado**: perfil de risco entre os jovens de São Paulo. Doutorado em Psiquiatria e Psicologia, 1999.

PUSTAI, J. O. **Dualidade formal-real ou a permissividade no cumprimento de normas na relações de trânsito em Porto Alegre**: uma abordagem exploratória em Porto Alegre-RS. Mestrado (Sociologia) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Rio Grande do Sul, 1996.

QUIVY, R.; CAMPENHOUDT, L. V. **Manual de investigação em ciências sociais**. Gradiva. Tradução de João Minhoto Marques e Maria Amália Mendes. Lisboa, 1992.

REVISTA PSICOLOGIA BRASIL. **Medidas psicológicas**: um panorama no Brasil e na Argentina. São Paulo, ano 3, n. 18, p. 7-11, mar. 2005.

RISSER R. (Orgs). **Estudos sobre avaliação psicológica de motoristas**. Tradução Renier J. A. Rozestraten. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

ROZESTRATEN, Renier, J. A. A dependência-independência do campo e o comportamento do motorista em situações específicas do trânsito. **Arquivos Brasileiros de Psicologia**, 2(34): 28-43, abr./jun. 1981.

ROZESTRATEN, Renier, J. A. Estilo perceptivo e acidentes de trânsito. **Arquivos Brasileiros de Psicologia**. v. 22, n. 3, p. 3-19, jul./set. 1981.

ROZESTRATEN, Renier, J. A.; POTTIER, A. Estudo comparativo das diversas medidas da dependência-independência do campo e sua relação com a percepção de situações de trânsito. **Psicologia e Trânsito**, 2(1): 57-66, jul. 1984.

ROZESTRATEN, Renier, J. A. O exame psicológico para motoristas em alguns países fora do Brasil. Relatório baseado nas respostas a um questionário da Comissão Especial do Exame Psicológico para motoristas do CRP. **Revista Psicologia e Trânsito**. Uberlândia, v. 2, n. 2, p. 67-74, ago. 1985.

ROZESTRATEN, Renier, J. A. **Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos**. São Paulo: EPU, 1988.

ROZESTRATEN, R.J. A.; DOTTA, A. J. **Os sinais de trânsito e o comportamento seguro**. 2. ed. rev. atual. e ampl. Porto Alegre: Sagra: DC Luzzatto, 1996.

ROZESTRATEN, Renier, J. A. Novos Caminhos para a Psicologia do Trânsito. **Psicologia Ciência e Profissão**, v. 20, n. 4, 2000.

ROZESTRATEN, Renier, J. A. Os prós e contras da análise de acidentes de trânsito. **Arquivos Brasileiros de Psicologia**. 53(3):7 -22. Jul/set.2001.

ROZESTRATEN, Renier, J. A. Ambiente, Trânsito e Psicologia. In: HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M. ALCHIERI, J. C. (Orgs). **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo. 2003.

SECRETARIA DE SEGURANÇA PÚBLICA. DELEGACIA GERAL DA POLÍCIA CIVIL. SETOR DE RECURSOS HUMANOS. Ofício no 049/95. **Atividades desenvolvidas pelos psicólogos policiais junto à Secretaria de Segurança Pública /SC**. 1995.

SCIELO. Disponível em: <<http://www.scielo.br>>. Acesso em: jan. 2005.

SHIMIZU, T. Processo de tomada de decisão em uma organização. In: **Decisão nas organizações**: introdução aos problemas de decisão encontrados nas organizações e nos sistemas de apoio à decisão. São Paulo: Atlas, 2001.

SILVA, A.L. P. **Desenvolvimento de comportamentos profissionais de avaliação em Psicologia na formação de psicólogos**. Florianópolis. Dissertação (Mestrado em Psicologia) - Programa de Pós-graduação em Psicologia, Universidade Federal de Santa Catarina, 2004.

SILVA, G. F. **Decorências psicológicas de acidentes de trânsito em motoristas de transporte urbano de passageiros da Grande Florianópolis**. Florianópolis. Dissertação (Mestrado em Psicologia) - Programa de Pós-graduação em Psicologia. Universidade Federal de Santa Catarina, 2005.

SISTEMA DE AVALIAÇÃO DE TESTES PSICOLÓGICOS. Disponível em <[www.pol.org.br/satepsi/sistema/paginas/lista1](http://www.pol.org.br/satepsi/sistema/paginas/lista1)>. Acesso em: 21 mar. 2005.

SOLER, José. Psicologia y seguridad vial. **Psicologia e Trânsito**. São Paulo, v. 1, n. 2, p. 7-12, jul. 1984.

SOUZA, L. C. G. As representações sociais do carro e o comportamento dos jovens. **Arquivo Brasileiro de Psicologia**, 53(3): 125-137, jul./set. 2001.

SOUZA, L. C. G. **As representações sociais do carro, da velocidade e do risco em jovens**. Mestrado (Psicologia) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2001.

SPAGNOL, Jane Maria. A psicologia do trânsito no Brasil: desenvolvimento e perspectivas. **Psicologia e Trânsito**. São Paulo, v. 2, n. 2, p. 7-10, ago. 1985.

TANAKA, R. T.; MARQUES, S. L. Estudo psicofísico sobre a gravidade de infrações de trânsito com condutores habilitados antes e após a implantação do novo Código Brasileiro de Trânsito – 1998. **Arquivo Brasileiro de Psicologia**, 53(3): 138-152, jul./set. 2001.

TONGLET, E. C. **BFM-3. Bateria de funções mentais para motorista: testes de raciocínio lógico**. São Paulo: Vetor, 2001.

TORTOSA, F.; SOLER, José. Conduction y fatores motivacionais. **Psicologia e Trânsito**, 2(2): 11-27, ago. 1985.

VIERA, M. V. M.; PEREIRA, A. O.; CARVALHO, A.V. O Exame Psicotécnico de motoristas no Distrito Federal. **Arquivos Brasileiros de Psicotécnica**. Editado pelo Instituto de Seleção e Orientação Profissional da Fundação Getúlio Vargas. São Paulo, ano 5, n. 4, dez. 1953.

WEBER, M. **Ensaio de sociologia**: organização e introdução. GERTH, H. H.; WRIGHT, E. C. MILLS. Tradução Waltensir Dutra. Revisão Técnica Fernando Henrique Cardoso. 5. ed. Rio de Janeiro: LTC, 1982.

WILDE, G. J. S. Métodos para promover segurança no trânsito e uso do cinto de segurança. **Psicologia e Trânsito**, 1(2): 13-18, jul. 1985.

WILDE, G.J. **O limite aceitável de risco**: uma nova psicologia de segurança e saúde. O que funciona? O que não funciona? E por que... Tradução Renier J. A. Rozestraten. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2005.

APÊNDICE A - Variáveis observadas no fenômeno: características do processo de trabalho do psicólogo perito examinador de trânsito

Características do processo de trabalho dos psicólogos peritos examinadores de trânsito.

1. Variável de Identificação			
	1.1. Idade		
	1.2 Sexo		
2. Variável de formação e capacitação profissional	2.1 Formação Profissional	2.1.1 Local onde cursou a graduação em Psicologia	
		2.1.2 Ano de conclusão do curso	
		2.1.3 Tipo de atividades realizadas durante a graduação em avaliação psicológica	
		2.1.4 Tempo de atuação (anos)	
		2.1.5 Capacitação profissional	Tipos de pós-graduação Tipos de capacitação em avaliação psicológica Tempo da última capacitação
3 - Variáveis Ocupacionais	3.1 Natureza do vínculo de trabalho	3.1.1 concursado	
		3.1.2 credenciado	
	3.2 Local onde trabalha	3.2.1 DRPs/Ciretrans	
		3.2.2 CACs	
	3.3 Outras atividades que exerce como psicólogo	3.3.1atendimento psicológico	
		3.3.2 seleção profissional	
		3.3.3 docência ensino superior	
		Outras	
	3.4 Tempo de atuação na avaliação psicológica		
	3.5 Tempo de atuação na avaliação psicológica		
	3.6 Tempo que dedica ao trabalho		
	3.7 Remuneração mensal		

4 - Variável dos Procedimentos na avaliação psicológica	4.1 Tipo de contato inicial com o candidato	
	4.2 Tipos de técnicas na avaliação das condições psicológicas para dirigir	Observação
		Entrevista
		Questionário
		Inquérito
		outros
	4.3 Tipos de técnicas utilizadas para avaliar as aptidões percepto-reacionais e motoras e nível mental	Observação
		Testes psicológicos
		outros
4.4 Tipos de instrumentos para avaliar as aptidões percepto-reacional motora	BFM - Tacom A	
	BFM - Tacom B	
	BFM - Tadin	
	BFM - Tadin 2	
	BFM - Tadis 1	
	BFM - Tadis 2	
	AC - Suzi Cambraia	
outros		
4.5 Tipos de instrumentos para avaliar as características de personalidade e ajustamento emocional	P. M. K.	
	EFN	
	IFP	
	H.T.P.	
	Palográfico	
4.6 Tipos de instrumentos para avaliar o nível mental	Outros	
	BFM - TEMPLAN	
	R- 1	
	G 36	
	G 38	
	outros	

5. Variável dos critérios na tomada de decisão da avaliação psicológica

5.1 Tipos de indícios

5.1.1 Ao observar o candidato

ansiedade
atenção na atividade
agressividade
interação com o avaliador
controle emocional
sociabilidade
impulsividade

5.1.2 Ao realizar a entrevista

capacidade de autoanálise
ansiedade
agressividade
fluência verbal
controle emocional
percurso escolar
sociabilidade
motivação para dirigir
observação de regras
comportamentos aditivos
histórico em acidentes
relação familiar
percurso profissional

5.1.3 Ao corrigir os testes psicológicos de atenção e reação motora e nível mental

Atenção Concentrada
Atenção difusa
Atenção Discriminativa
Nível mental

5.1.4 Ao corrigir os testes psicológicos para avaliar as características de personalidade e ajustamento emocional

ansiedade
desajustamento psicossocial
vulnerabilidade
depressão
agressividade

5.1.6 Ao corrigir questionário

Capacidade de ler e escrever
Interpretação das informações
Forma de descrição da informação

6. Organização do trabalho	6.1. Período em que trabalha	Matutino	
		Vespertino	
	6.2 Quantidade de candidatos que avalia por período de trabalho		
	6.3 Quantidade de candidatos avaliados no mês		
	6.4 Autonomia na organização das etapas do trabalho		
	6.5 Tipos de situação de atendimento na forma	individual	
		coletivo	
	6.6 Local de correção dos testes psicológicos aplicados	sala de aplicação dos exames psicológico dos CACs	
		residência do psicólogo	
		outros	
6.7 Exigência de tempo para realizar a avaliação psicológica			
6.8 Exigência de tempo para corrigir os testes psicológicos aplicados			
6.9 Tempo para emissão dos resultados			
6.10 Comunicação dos resultados dos candidatos aprovados	face a face		
	listagem dos aprovados		
	por telefone		
6.11 Aspectos físicos	sala	uso comum	
		Específica	
	ventilação	adequada	
		inadequada	
	Ruídos	adequada	
		inadequada	
	Temperatura	adequada	



		iluminação	inadequada
			adequada
			inadequada
		Mobília	adequada
			inadequada
			adequada
		Privacidade	inadequada
6.12 Relacionamento institucional		com Direção do DETRAN	
		com Coordenação de	
		Credenciamento e Fiscalização	
		com Assessoria Jurídica	
		com Delegados Regionais	
		de Polícia Civil	
		com Coordenação do	
		Setor da CNH	
		com Supervisor da Ciretran	
		Com outros setores das Deleg.	
		Regionais de Polícia	
6.13 Relacionamento Interpessoal		com superiores hierárquicos	
		com chefias imediatas	
		com médicos examinadores	
		com examinador teórico	
		com examinador prático	
		com demais funcionários das DRPs	
		com Diretores de CFCs	
		com funcionários dos CFCs	
6.14 Interferências no processo de decisão da avaliação psicológica	6.14.1 Tipos	chefias imediatas	
		próprios candidatos	
		familiares dos candidatos	
		amigos dos candidatos	
		demais funcionários das DRPs	
		Diretores de CFCs	
		funcionários dos CFCs	
	6.14.2 Frequência	Frequentemente	
		eventualmente	
		raramente	
		nunca	

**APÊNDICE B - Termo de Consentimento livre e esclarecido**

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA**  
**Centro de Filosofia e Ciências Humanas**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA**

**TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO**

Título do Projeto: Características do processo de trabalho dos psicólogos peritos examinadores de trânsito na avaliação das condições psicológicas para dirigir.

O (a) senhor (a) está sendo convidado a participar de forma voluntária neste estudo, que visa caracterizar o processo de trabalho do psicólogo perito examinador de trânsito na avaliação das condições psicológicas para dirigir no sul de Santa Catarina. Este estudo tem justificada a necessidade de ampliar o conhecimento científico, fornecendo subsídios para aprimorar o processo de trabalho dos profissionais de psicologia que atuam no exame das condições psicológicas para dirigir, bem como na melhoria dos serviços prestados à população.

Os procedimentos para a realização da coleta de dados serão desenvolvidos em etapas: na primeira delas será feita a análise documental; na segunda, estaremos observando a situação de trabalho; na terceira etapa, os dados serão obtidos por meio de questionamentos sobre seu processo de trabalho. Sua participação consistirá em conceder-me uma entrevista de uma hora aproximadamente em seu local de trabalho e revisá-la posteriormente. Após o recebimento das respostas dos questionamentos obtidos por meio de uma entrevista, da análise dos documentos e das observações, os dados coletados serão organizados e analisados.

A presença de riscos (benefícios e prejuízos) para o participante somente poderá ser identificada no final do estudo.

A sua identidade será mantida em sigilo, não sendo divulgada a identificação de quaisquer participantes.

Não há despesas pessoais para os participantes da pesquisa em qualquer fase do estudo, bem como compensações financeiras devido a sua participação.

Ao participante é dada total liberdade de escolha em participar ou não da pesquisa, reservando-lhe o direito de desistir em qualquer fase do estudo sem penalidades ou prejuízos.

Será possível o acesso aos responsáveis pela pesquisa, para esclarecimentos e eventuais dúvidas. Para encontrar a pesquisadora principal, Carla Giovana Dagostin, basta ligar para o telefone 626 3400 ou 9986 0620.

A pesquisadora assume o compromisso de utilizar o material coletado somente para pesquisa.

TERMO DE CONSENTIMENTO<sup>36</sup>

Declaro que fui informado (a) sobre todos os procedimentos da pesquisa e que recebi, de forma clara e objetiva, todas as explicações pertinentes ao projeto e que todos os dados a meu respeito serão sigilosos. Eu compreendo que neste estudo a entrevista será realizada comigo. Declaro que fui informado (a) que posso me recusar a participar do estudo a qualquer momento.

Nome por extenso: \_\_\_\_\_

Local e data: \_\_\_\_\_

Assinatura: \_\_\_\_\_

---

<sup>36</sup> Este termo foi elaborado com base no modelo da UDESC, apresentado nos Anais do I Seminário de Ética em Pesquisa em Seres Humanos, realizado em agosto de 2004, em Florianópolis /SC.

## APÊNDICE C - Questionário das características do processo de trabalho dos psicólogos peritos examinadores de trânsito (Q-PET)



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA**  
**Centro de Filosofia e Ciências Humanas**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA**

# Q-PET

## Questionário das Características do Processo de Trabalho dos Psicólogos Peritos Examinadores de Trânsito

Este questionário tem como objetivo caracterizar o processo de trabalho dos psicólogos peritos examinadores de trânsito do sul de Santa Catarina. Você está sendo convidado a participar desse estudo, respondendo da forma espontânea e verdadeira as questões abaixo. Sua colaboração auxiliará na produção de conhecimento científico sobre a atividade dos profissionais de psicologia que atuam na avaliação das condições psicológicas para dirigir. Caso queira conhecer os resultados da pesquisa, indique seu e-mail no final.

### VARIÁVEIS DE IDENTIFICAÇÃO

1	Sexo: F <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/>	2	Idade: _____
---	---	---	--------------

### VARIÁVEIS DA FORMAÇÃO E DA CAPACITAÇÃO PROFISSIONAL

3	Universidade onde se formou? _____ Ano de conclusão: _____																
4	Natureza jurídica da instituição: Pública ( ) Privada ( ) Particular ( )																
5	Tipos de atividades que desenvolveu na graduação sobre avaliação psicológica? ( ) Estágio Curricular ( ) Estágio Extracurricular ( ) Monitoria de disciplina ( ) Pesquisa de Iniciação científica ( ) Eventos científicos ( ) Disciplinas na graduação ( ) Nenhum ( ) Outros Quais? _____																
6	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 35%;">Cursos de Pós-graduação</th> <th style="width: 20%;">IES</th> <th style="width: 35%;">Área</th> <th style="width: 10%;">Ano</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Especialização</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Mestrado</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Doutorado</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Cursos de Pós-graduação	IES	Área	Ano	Especialização				Mestrado				Doutorado			
Cursos de Pós-graduação	IES	Área	Ano														
Especialização																	
Mestrado																	
Doutorado																	
7	Cursos de capacitação em avaliação psicológica? ( ) Sim ( ) Não 1) _____ IES: _____ Ano: _____ Carga Horária: _____ 2) _____ IES: _____ Ano: _____ Carga Horária: _____ 3) _____ IES: _____ Ano: _____ Carga Horária: _____																
8	Que tipo de capacitação necessitaria para realizar melhor o seu trabalho? _____ _____ _____																
9	O que você conhece sobre legislação de trânsito? _____ _____																

### VARIÁVEIS OCUPACIONAIS

10	Local atual de trabalho: ( ) Ciretrans ( ) Clínica credenciada - CAC
11	Natureza do Vínculo? ( ) Psicólogo concursado ( ) Psicólogo credenciado
12	Exerce outra atividade como psicólogo? ( ) Sim ( ) Não Qual? _____ _____
13	Em que ano você foi credenciado (a) ? _____

14	Cite três fatores que levaram você a atuar como psicólogo perito examinador de trânsito. a) _____ b) _____ c) _____
15	Quantas horas por semana você dedica à atuação como psicólogo perito examinador? ( ) menos de 12 h ( ) 12 a 16 h ( ) 17 a 20 h ( ) 21 a 30 h ( ) mais de 31 h.
16	Rendimento médio mensal (líquido) obtido com a atividade como psicólogo perito examinador? ( ) menos de R\$ 1.000 ( ) R\$ 1.000 a R\$ 1.500 ( ) R\$ 2.000 a R\$ 2.500 ( ) R\$ 3.000 a 3.500 ( ) R\$ 4.000 a 4.500 ( ) mais de R\$ 4.500
17	Considera compatível este rendimento com a atividade que realiza? ( ) sim ( ) não Por quê? _____
18	Nível de satisfação com a atividade de psicólogo perito? ( ) Muito satisfeito ( ) satisfeito ( ) em parte satisfeito ( ) em parte insatisfeito ( ) insatisfeito Por quê? _____

### VARIÁVEIS DA ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO

19	Como é realizado o agendamento dos horários para atendimento dos candidatos na avaliação psicológica? _____ _____																																																																																																													
20	Quantidade de candidatos avaliados por período de trabalho? _____																																																																																																													
21	Média de avaliações realizados por mês? _____																																																																																																													
22	Como costuma organizar a rotina de trabalho? _____ _____ _____																																																																																																													
23	De quanto tempo dispõe para realizar a Avaliação Psicológica? _____																																																																																																													
24	Local em que costuma corrigir os testes psicológicos aplicados? ( ) C.A. C ( ) Casa ( ) Outros																																																																																																													
25	Quanto tempo leva para corrigir os testes? _____ Emitir um parecer? _____																																																																																																													
26	De quanto tempo dispõe para emitir o resultado da Avaliação Psicológica para os candidatos? _____ CFC? _____																																																																																																													
27	Como você faz a comunicação dos resultados da Avaliação Psicológica aos candidatos? ( ) Oralmente ( ) Por escrito ( ) Telefone ( ) E-mail Renach ( ) Outros ( ) Comunicação ao CFC? ( ) Oralmente ( ) Por escrito ( ) Telefone ( ) E-mail ( ) Renach Outros ( )																																																																																																													
28	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Avaliação da adequação dos aspectos físicos do ambiente de trabalho.</th> <th colspan="5">Antes do C.A.C</th> <th colspan="5">Atualmente no C.A.C</th> </tr> <tr> <th>Totalmente Adequada</th> <th>Adequada</th> <th>Em parte adequada</th> <th>Em parte Inadeq.</th> <th>Inadeq.</th> <th>Totalmente Adeq.</th> <th>Adeq</th> <th>Em Parte adeq.</th> <th>Em parte Inad.</th> <th>Inad</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sala de atendimento</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Ventilação</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Ruído</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Temperatura</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Iluminação</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Móveis</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Privacidade</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td colspan="11">Observação:</td> </tr> </tbody> </table>	Avaliação da adequação dos aspectos físicos do ambiente de trabalho.	Antes do C.A.C					Atualmente no C.A.C					Totalmente Adequada	Adequada	Em parte adequada	Em parte Inadeq.	Inadeq.	Totalmente Adeq.	Adeq	Em Parte adeq.	Em parte Inad.	Inad	Sala de atendimento											Ventilação											Ruído											Temperatura											Iluminação											Móveis											Privacidade											Observação:										
Avaliação da adequação dos aspectos físicos do ambiente de trabalho.	Antes do C.A.C					Atualmente no C.A.C																																																																																																								
	Totalmente Adequada	Adequada	Em parte adequada	Em parte Inadeq.	Inadeq.	Totalmente Adeq.	Adeq	Em Parte adeq.	Em parte Inad.	Inad																																																																																																				
Sala de atendimento																																																																																																														
Ventilação																																																																																																														
Ruído																																																																																																														
Temperatura																																																																																																														
Iluminação																																																																																																														
Móveis																																																																																																														
Privacidade																																																																																																														
Observação:																																																																																																														

		Antes do C.A.C					Atualmente no C.A.C				
29	Nível de satisfação do relacionamento profissional com a organização de trânsito.	Muito satisfeito	Satisfeito	Em parte satisfeito	Em parte Insatisf.	Insatisf.	Muito Satisfeito	Satisf.	Em parte satisf.	Em parte Insat.	Insat.
	Secretário de Seg.Pública										
	Diretor do Detran										
	Coordenador de Cred. e Fiscalização										
	Assessoria Jurídica										
	Gerência de Habilitação										
	Delegado Regional										
	Coord. /Setor da CNH										
	Supervisor da Ciretran										
	Com os outros setores das Delegacias										
Observação:											
		Antes do C.A.C					Atualmente no C.A.C				
30	Nível de satisfação do relacionamento Interpessoal no local de trabalho.	Muito satisfeito	Satisfeito	Em parte satisfeito	Em parte Insatisf	Insatisf.	Muito Satisfeito	Satisf.	Em parte satisf	Em parte Insat	Insat.
	Delegado Regional										
	Coord./ Setor da CNH										
	Médico examinador										
	Examinador teórico										
	Examinador prático										
	Demais funcionários da Ciretran										
	Diretor de CFC										
	Funcionário de CFC										
	Colega de trabalho										
Observação:											
31	Quais aspectos políticos influenciam seu trabalho? _____ _____ _____										
32	De que maneira esses aspectos contribuem ou acarretam prejuízos ao seu trabalho? _____ _____ _____										

### VARIÁVEIS DOS PROCEDIMENTOS NA AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA

33	Como você realiza o contato inicial com o candidato ? _____ _____ _____
34	<div>Métodos e técnicas utilizados na Avaliação</div> <div> <div>Observação</div> <div>Entrevista</div> <div>Questionário</div> <div>Testes</div> <div>Outros</div> </div>

	Psicológica para aferir:					
	Aptidões percepto-reacionais e motoras					
	Características da personalidade					
	Equilíbrio Psíquico					
	Nível mental					
	Habilidades específicas					
35	Testes psicológicos utilizados na avaliação psicológica para aferir:					
	Aptidões percepto-reacionais e motoras:					
	Características da personalidade e ajustamento emocional:					
	Nível mental:					
	Habilidades específicas:					
36	Realiza entrevista psicológica? ( ) Sim ( ) Não Tipo de informação que investiga: _____ _____ Tempo: _____					
37	A entrevista por si só lhe dá dados para inaptar ( definitivo ou temporariamente) algum candidato? _____ _____ _____					
38	Realiza entrevista devolutiva? ( ) Sim ( ) Não Em que situações? _____ _____ _____					
39	Tempo médio para realizar a Avaliação Psicológica? _____ Considera esse tempo suficiente? _____ Por quê? _____					
40	Em que situações você percebe a necessidade de encaminhar os candidatos para uma avaliação com um médico especialista? _____ _____					
41	Quantas vezes o candidato retorna como inapto temporário ( reteste)? _____					
42	Você elabora laudo psicológico? ( ) Sim ( ) Não Em que situação? _____ _____					
43	Local em que você arquiva o material dos candidatos considerados: a) Aptos na Avaliação Psicológica: _____ b) Inaptos temporários: _____ c) Inaptos: _____					

#### VARIÁVEIS DOS CRITÉRIOS DA TOMADA DE DECISÃO NA AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA

44	Considerando o método, técnicas e testes psicológicos utilizados, quais indícios indicam a aptidão, aptidão com restrição, inaptidão temporária e definitiva para dirigir? Considere:				
	CNH	Apto	Apto com restrição	Inapto Temporário	Inapto
A					

B				
C				
D				
E				
45	Quais interferências costumam haver na tomada de decisão? _____			
46	Como você reage quando isso acontece? _____ _____			
47	Qual é sua percepção sobre as mudanças que vêm ocorrendo ultimamente na atividade do psicólogo perito? _____ _____ _____ _____ _____			

Para finalizar, você gostaria de comentar/acrescentar mais alguma informação?

Muito obrigada!

E-mail: \_\_\_\_\_



**APÊNDICE D - Esclarecimentos sobre transcrições e revisões das entrevistas**

Prezada colega psicóloga,

No momento da entrevista mencionei que, em data futura, encaminharia sua entrevista para uma revisão após o processo de transcrição. Os procedimentos adotados para efetuar esse processo foram:

- 1) Procurou-se excluir informações que pudessem identificar os sujeitos entrevistados.
- 2) Foram mantidas as características de linguagem dos entrevistados em relação ao uso de termos coloquiais ou vícios de linguagem, preservando suas construções verbais e seus significados.

Fica a seu critério decidir sobre a necessidade ou não de revisar a entrevista. No momento da revisão, você poderá excluir, corrigir ou acrescentar informações que considere necessárias.

Atenciosamente,

Carla Giovana Dagostin

## APÊNDICE E - Roteiro de observação



10

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA**  
**Centro de Filosofia e Ciências Humanas**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA**

## ROTEIRO DE OBSERVAÇÃO

[illegible]

## APÊNDICE F - Notas Descritivas das Observações da Situação de Trabalho dos Psicólogos Peritos nos CACs



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
Centro de Filosofia e Ciências Humanas  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA

**Local:** CAC “A”

**Data:** 01/08/05

**Participante 1**

**Início:** 08 h 10 min

**Término:** 11 h e 45 min

### **Contato Inicial:**

Eu havia confirmado no dia anterior o horário e o endereço do CAC, assim como a entrevista previamente agendada com a psicóloga. Chegando ao CAC apresento-me para a funcionária e a estagiária, pergunto pela psicóloga e respondem que ainda não havia chegado. Imediatamente eu telefono para ela, pois achava que ela havia esquecido da minha vinda, mas não obtenho resposta. Fico aguardando. Enquanto isso fico observando o local. Bem arejado e organizado, com os móveis nas cores branco e azul. Na frente do CAC há uma placa na cor azul, com o símbolo do DETRAN e os nomes das psicólogas, assim como a sua credencial. Depois de uns 20 minutos, a psicóloga chega, cumprimenta o pessoal na recepção e os instrutores do CFC e me apresenta o restante do local. Depois vamos para uma das salas individuais e começamos a entrevista. Nesse instante chega a colega de trabalho, psicóloga. Sou apresentada, e decidem que a avaliação necessitará do trabalho das duas. Teríamos pouco tempo para concluir a entrevista, pois já eram 9 h (horário marcado para o início do exame). A colega sai da sala, e continuamos a entrevista, que acaba às 9 h 30 min.

### **Descrição física do local:**

O CAC é uma casa grande, o pátio é espaçoso, onde o pessoal dos CFCs estaciona os carros e fica aguardando a avaliação psicológica acabar. O espaço interno é grande, com duas salas coletivas com mais ou menos 20 carteiras, com quadro branco, ar-condicionado, cortinas e uma mesa de apoio para o trabalho, há um armário numa das salas. Duas salas individuais mobiliadas, tipo consultório, banheiros (masculino e feminino), sala de espera mobiliada com sofás, bebedouro, TV e porta-revistas. Todo o espaço é sinalizado com placas de silêncio, proibido fumar, indicação dos banheiros, das salas coletivas e recepção. A estagiária e a funcionária usam uniformes nas cores azul-claro e azul-escuro.

### **a) Fatos observados na variável organização do trabalho:**

Os instrutores dos CFC dão entrada na documentação do candidato (Renach já cadastrado na DRP) e fazem os pagamentos da taxa da avaliação. Essa documentação é conferida e fica com o candidato, que permanece com a identidade e o Renach em mãos até o momento de ser conduzido à sala coletiva. Enquanto isso, as pessoas aguardam na sala de

espera. Na recepção fica a funcionária (estudante de contabilidade) e uma estagiária de psicologia que recepcionam os candidatos. No momento do início da avaliação psicológica a estagiária se apresenta ao pessoal, dizendo seu nome e dando bom dia, e conduz o grupo para a sala de atendimento coletivo. Nesse dia foram avaliadas 20 pessoas, com duas psicólogas trabalhando juntas na aplicação dos testes. O horário de funcionamento do CAC é das 8 h às 12 h e das 13 h às 17 h 30 min. A avaliação psicológica inicia às 9 h. Há uma tolerância de no máximo 5 minutos de atraso, depois o candidato não entra mais para fazer a avaliação. Nesse dia, eventualmente, pois estávamos terminando a entrevista com a Psicóloga M., a avaliação iniciou às 9 h 30 min e terminou às 11 h 30 min. Os testes utilizados ficam no armário de uma dessas salas que é sempre usada para parte coletiva. O armário é mantido chaveado, e só as duas psicólogas têm a cópia da chave.

**b)Fatos observados na variável procedimentos psicológicos:**

Os candidatos entram na sala com a documentação em mãos. Pergunto onde devo ficar. A psicóloga indica que devo ficar sentada atrás da escrivaninha perto do quadro branco. Após todos os candidatos terem sido acomodados na sala, dá-se o início da avaliação. A psicóloga inicia a fala dizendo seu nome, os objetivos da avaliação e como irá funcionar essa etapa. Menciona que a avaliação consta de etapas, que inclui dois testes de atenção, um concentrada e outro difusa, fala dos testes e do seu objetivo e também faz referência que é necessário averiguar como está a ansiedade, agressividade e impulsividade, afirmando que em algumas pessoas isso está bem ajustado e em outros ainda não. No final, indica que os mesmos farão o preenchimento de um questionário, para verificar se são alfabetizados (etapa realizada numa outra sala com o acompanhamento da estagiária de psicologia), após o término dos três primeiros testes, assim como a entrevista, quando então serão feitas algumas perguntas e será dada a devolução da avaliação psicológica (se passaram ou não). A psicóloga pega uma caixa de lápis e diz que cada um pegará um lápis e passará para o colega, até que todos tenham um lápis na mão (toda a prova é feita com lápis). Também pede a todos para colocarem o Renach debaixo da mesa. O tempo desse procedimento foi de mais ou menos 6 minutos. Há, na escrivaninha de apoio, um bloco de AC, um bloco de Tadm I, um bloco de palográfico, caixa de lápis, cronômetro, estojo com canetas, calculadora, crivos de correção, um livro de registro de reteste e um bloco de papéis com os dizeres: data de retorno para o reteste e o nome da psicóloga.

A psicóloga inicia a distribuição do primeiro teste de atenção, o AC. Pede e explica para todos como devem preencher seus nomes e demais dados exigidos. Vai para o quadro branco e desenha uma linha com os símbolos do teste. Dá as instruções para que sempre que eles fossem encontrando esses símbolos na linha (vira a folha para mostrar), devem assinalar com um traço. Indica também que, quando ocorrer um engano, devem circular, tomando cuidado para não se distraírem e esquecer de fazer essa marcação com um traço. Recomenda que façam bastantes linhas e com qualidade. Também orienta, em caso de quebra da ponta do lápis durante a prova, que evitem falar, bastando levantar a mão, que ela faria a troca. Finaliza a orientação sobre o teste indicando o tempo (5 minutos) e se há dúvidas que perguntem. Como ninguém sinaliza com dúvidas, dá o início do teste. Enquanto isso vai para escrivaninha e separa as folhas do próximo teste, separa o crivo do teste. Me ofereço para ajudar na correção, diz que seria bom. Apaga o que escreveu no quadro e aguarda. O tempo do teste termina, é feito o recolhimento das folhas. Entrega-me dez testes para corrigir, separa os outros dez (já que são vinte testes aplicados). Pergunto como ela faz a correção, diz para eu aguardar, enquanto isso dá prosseguimento e entrega uma nova folha para eles. Pede para não virarem a folha e aguardar. Explica como deve ser feito o preenchimento dos dados e vai para o quadro desenhar algumas placas.

A psicóloga se dirige a mim e mostra como ela faz normalmente a correção do AC. Passa um traço para separar até onde foi a produção do candidato, não considera linhas inacabadas, só inteiras. Mostra o crivo e diz que conta por linhas (mostra uma tabela de índice feita à mão). Diz que esse jeito aprendeu com a psicóloga policial (que atuava nessa Ciretran na avaliação psicológica, mas como houve credenciamentos, foi afastada da atividade) que deu essas indicações para ser mais rápida a correção. Não entendo a explicação e faço do meu jeito. Temos procedimentos diferentes para a correção do teste. Volta a dar atenção para a turma e pergunta se todos terminaram. Todos respondem que sim. Inicia a explicação do teste e vai para o quadro. Mostra que as placas devem ser ligadas entre si, que evitem esquecimentos e pergunta se há dúvidas. O teste prevê que seja feito somente traço em cima das placas. Durante a prova se dirige para mim, pega os outros testes e um crivo e entrega para a outra psicóloga corrigir. Eu já havia concluído a correção dos dez, vê a minha anotação no teste e diz que é diferente do que ela faz. Pergunto sobre a questão de ligar as placas. Nesse exato momento o tempo da aplicação do segundo teste acabou. Pede que todos circulem a última placa e virem a folha, passando a folha para o colega da frente. Entrega última prova e pede para colocarem seus dados. Sobre o teste anterior afirma que foi no curso X que aprendeu, isso evita que eles burlam o teste.

Novamente usa o quadro para dar a explicação à turma sobre o último teste. E inicia a aplicação do palográfico, mostra uma candidata para mim (estava sentada perto de nós), indicando o ritmo acelerado com que fazia o teste. Tempo acaba e pede para todos pararem, dá a explicação para a contagem dos traços e orienta que quem conclui deve entregar a prova e se dirigir à recepção levando o lápis junto, deixando o Renach na sala. A Psicóloga X. entra e entrega os primeiros testes corrigidos e leva os demais para serem corrigidos. As pessoas vão terminando e saindo da sala. A psicóloga está ansiosa por causa do tempo. As pessoas vão para uma outra sala preencher o questionário (quem conduz essa etapa é a estagiária, não acompanho, fico na sala). As duas psicólogas se encontram na sala e iniciam a divisão dos testes (dez para cada uma). Enquanto isso, a psicóloga fala que eu estou atrapalhando em tom de brincadeira, mas está falando sobre sua percepção verdadeira. As duas comentam sobre o tempo, são 10 h 40 min, estão atrasadas, nenhuma das duas está tranquila, mas continuam a conversar sobre os testes comigo. Fico em silêncio e aguardo.

Penso e concordo, uma terceira pessoa atrapalha o ritmo e a concentração no trabalho. Tempo depois a estagiária entra na sala, me oferece um café (rimos juntas sobre esse privilégio) e também faz a entrega dos questionários preenchidos. Enquanto isso, os candidatos aguardam na recepção. Na correção do palográfico só calculam a NOR e a produtividade, observam a qualidade dos traços. Fazem anotações nos testes quando ficam com dúvidas nas informações dadas pelos candidatos. A estagiária entra na sala e é orientada para fazer algumas tarefas para a psicóloga. Para facilitar a devolução, cada psicóloga fica responsável por dez entrevistas. Terminam a correção cerca de 50 minutos depois. É realizada a anotação dos nomes dos candidatos em reteste, data da avaliação e testes utilizados, num livro de registros de reteste. No Renach é feito o registro do campo, assinatura e carimbo do psicólogo. A psicóloga escreve no campo “observação” o dia em que o candidato deve voltar. Não há arquivo de reteste, quando o candidato voltar, ele trará o Renach novamente, e outra bateria de testes será feita, repetindo inclusive os testes que mostraram um bom desempenho do candidato. Terminado esse processo, a psicóloga fica na sala e a psicóloga X se dirige a outra sala para fazer a entrevista de devolução. Fico nos fundos da sala para acompanhá-la. O primeiro candidato entra e é um jovem candidato à primeira habilitação da CNH. A psicóloga convida a sentar na cadeira posicionada na frente da escrivaninha e lê o questionário de apenas uma página (frente) que o candidato lhe entregou. Pergunta o que ele achou dos exercícios (se foi bem ou mal). O candidato responde que acha que foi bem. A psicóloga diz que ele foi bem na avaliação, e agora é só dar continuidade ao processo da CNH, no entanto, recomenda que

ele lide melhor com sua ansiedade. Entrega o Renach ao candidato e encerra a entrevista. O candidato sai da sala. A psicóloga pega outro Renach, vai até a porta da sala e chama o próximo candidato. Esse candidato é um senhor renovando a CNH para categoria AC, (motorista profissional). Pega o questionário das mãos dele, lê, pergunta como ele foi nos testes. Ele responde que acha que foi bem; ela questiona sobre o trabalho que faz, onde trabalha e o tempo de serviço. A psicóloga diz que ele não foi bem nos testes e o comunica que ele teria de voltar daqui a 15 dias. Ele fica ansioso e diz que à CNH e para trabalhar, teme que isso possa deixá-lo sem trabalho. Ela esclarece que há tempo para ele renovar os exames sem pressa, mas ele insiste. Ela fica sem jeito, mas é firme nas orientações e entrega para ele um bilhete com a data da nova avaliação e o Renach. Acompanha-o até a porta, nisso olha o relógio (são mais ou menos 11 h 20 min) e diz que tem que sair logo. A psicóloga entra na sala e leva os demais Renachs para terminar de fazer a devolução. Conversamos sobre a pressão que é ter de liberar o resultado assim. Diz que não sente isso e recomenda que eu tente fazer o mesmo. A psicóloga sai da sala, conversa com as meninas, nisso a colega sai da outra sala e diz ter terminado tudo. Conversam entre elas. São exatamente 11 h e 40 min. Combino com a outra psicóloga o horário da entrevista, pois estará fazendo atendimento dos seus retestes à tarde. Diz que vai tentar estar às 13 h 30 min, pois ainda terá que atender seus filhos.

**Local: CAC “A”**
**Participante 2**

Data: 01/08/05

Início: 13 h 30 min

Término: 16h 30 min

**Contato Inicial:**

Eu já havia combinado na parte da manhã, que à tarde estaria acompanhando o trabalho da psicóloga. A turma de segunda-feira à tarde é destinada ao reteste (candidatos na condição de inaptos temporários).

**Descrição física do local:**

O CAC é uma casa com pátio, onde o pessoal dos CFCs estaciona os carros e fica aguardando a avaliação psicológica acabar. O espaço interno é grande, há duas salas coletivas com mais ou menos 20 carteiras, quadro branco, ar-condicionado, cortinas e uma mesa de apoio para o trabalho; há um armário numa das salas. Duas salas individuais mobiliadas, tipo consultório, banheiros (masculino e feminino), sala de espera mobiliada com sofás, bebedouro, TV e porta-revistas. Todo o espaço é sinalizado com placas de silêncio, proibido fumar, indicação dos banheiros, das salas coletivas e recepção. A estagiária e a funcionária usam uniformes nas cores azul-claro e azul-escuro.

**a) Fatos observados na variável organização do trabalho:**

Há distribuição de períodos distintos para a avaliação dos retestes. Uma das psicólogas atende às sextas-feiras matutino, e outra às segundas-feiras vespertino. A psicóloga chega antes do horário, verifica alguma coisa na recepção e vai para a sala de avaliação coletiva. O trabalho será conduzido por uma delas, mas as duas se encontram no CAC. Há 10 candidatos para reteste. Uma delas fará a parte coletiva da aplicação dos testes, e a outra ajudará na correção e devolução dos resultados aos candidatos, pois ainda tenho que fazer a entrevista depois da avaliação psicológica com a psicóloga. Os candidatos estão aguardando na sala de espera. Os Renachs já foram verificados pela funcionária e ficam nas mãos dos candidatos, assim como o documento de identidade.

**b)Fatos observados na variável procedimentos psicológicos:**

Entro na sala coletiva, e a psicóloga está separando o material, usará uma nova bateria de testes, composta por Tacom A, Tadm I, HTP e aplicação do questionário. Diz que cuidam para não repetir os testes ( por isso mantêm um livro com anotações do nome do candidato, tipo de teste, data da realização da avaliação e o dia que ele deveria retornar ao CAC). Percebo que ela está tensa e preocupada. Não tem arquivo de inaptos temporários. É realizada novamente toda a bateria de teste, não importando se o candidato só teve por exemplo um desempenho inferior nos testes de atenção. A cada vinda dele (duas vezes na condição de reteste) é realizada uma nova bateria de testes. Depois dessas duas vezes dão inapto para o candidato(!).

O pessoal é convidado a entrar na sala e se acomodar. Para acompanhar a avaliação psicológica fico sentada perto da mesa, onde estão os testes, um cronômetro, um estojo de canetas, caixa de lápis, livro de registros de retestes, crivos de correção e uma calculadora. A psicóloga se apresenta, pede para colocarem os Renachs debaixo da carteira. Logo em seguida, fala dos testes que irá fazer, uma bateria composta por dois testes de atenção (explica a finalidade de cada uma delas na atividade de dirigir), um teste de personalidade, entrevista e um questionário. Em todas as etapas usa o quadro para ensinar como fazer as atividades. Noto que há diferença na forma da turma interagir com a psicóloga (perguntam mais),comparando com a que acompanhei pela manhã. Duas candidatas exigem mais explicações sobre como preencher os dados pessoais, o que é realizado à medida que ela dá explicações sobre cada campo do teste a ser preenchido. Comento com ela que a turma de reteste parece apresentar as mesmas dificuldades operacionais de exigir mais explicações, dificuldades de interpretação das informações e níveis de escolaridade preocupantes.

Terminada essa etapa, os candidatos vão para outra sala coletiva, para responder o questionário. Quem conduz essa etapa é a estagiária de psicologia. Nesse instante a colega de trabalho entra na sala e comunica à psicóloga que ela fará a correção, pois deverá sair até as 16 h 30 min (já eram 15 h) e lembra a ela que ainda deveria fazer a entrevista comigo. Nós nos dirigimos para uma das salas individuais e iniciamos a entrevista; ela aparenta cansaço visível. Tempo depois (16 h) a psicóloga entra na sala e comunica que houve dois inaptos definitivos. Pergunto o motivo e ela responde que um deles (um jovem, candidato à 1ª hab.) era a questão do alcoolismo (inclusive estava com cheiro de álcool). Não acompanhei a correção, pois estava realizando a entrevista com a psicóloga. Nesse momento as duas conversam, e a colega diz para mim que precisa sair e nos despedimos. Como houve várias interrupções, finalizo a entrevista meia hora depois, agradeço a acolhida delas e a participação na pesquisa.

**Local: CAC “B”**

**Participante 3**

Data: 16/08/05

Início: 13h 30 min

Término: 18 h

**Contato inicial:**

Fiz contato com a psicóloga pela manhã para confirmar a minha ida para realizar a entrevista e acompanhar a avaliação psicológica desse dia. Chego antes do horário combinado e me dirijo ao local em que está localizado o CAC. Logo depois ela chega, cumprimenta o pessoal do CFC e os candidatos e abre o CAC para o pessoal entrar. Encontro o pessoal do CFC que me conhecia, pois já havia trabalhado ali, seis anos atrás, quando a antiga psicóloga estava afastada por licença maternidade.

### **Descrição física do local:**

O CAC fica localizado num prédio de dois andares. É uma construção antiga, foi todo reformado, tanto a parte externa (ainda está sendo finalizada), quanto a parte interna. O CAC funciona na parte de baixo, numa pequena sala fica a recepção. Nessa sala, há sofás para acomodar as pessoas, uma escrivaninha com cadeira, computador, impressora, telefone com secretária eletrônica, um pote de balas e uma pasta com a relação dos candidatos aprovados.

Há uma outra sala para atendimento individual, dois banheiros pequenos e uma sala de atendimento coletivo. Nessa sala há 10 carteiras e cadeiras, uma mesa de apoio, um armário e um quadro branco. A porta que dá acesso à sala é de vidro, só para separar da outra sala. É bem espaçosa e arejada. Há sobre a mesa de apoio, um cronômetro, uma caixa de canetas, uma folha com a lista do pessoal. Os fundos dessa sala dão para um pátio grande, há construções vizinhas próximas, mas não ficam coladas ao prédio, garantindo a privacidade do trabalho. Há um porão e ali é o almoxarifado, destinado ao arquivamento dos testes realizados.

### **a)Fatos observados na variável organização do trabalho:**

O pessoal do CFC entrega o Renach à psicóloga, que já tem a relação das pessoas que farão a avaliação psicológica, pois é agendado com 24 horas de antecedência. Não há uma secretária para cuidar dessas tarefas, é a própria psicóloga que o faz. Distribui esse agendamento de acordo com o numero de CFCs agregados à Ciretran. Há dias específicos para cada CFC, com cotas definidas do número de vagas por período de atendimento. Os candidatos particulares têm dois dias que podem ser agendados terças e quintas-feiras à tarde. O CFC funciona no período vespertino de segunda à sexta-feira, das 13 h 30 min às 18 h e nos sábados das 8h às 12 h. O pessoal dos CFCs pode agendar por *e-mail*, pessoalmente ou por telefone. Numa pasta que fica na recepção, são arquivados os agendamentos. A liberação dos resultados é fornecida depois de 24 h, normalmente repassados pessoalmente ou por telefone para os candidatos; e os CFC, pela psicóloga. Os candidatos que estão na condição de reteste voltam depois de 15 dias, caso haja comprometimento da escolaridade (analfabetos e analfabetos funcionais), problema apontado como freqüente na avaliação psicológica nesse local. A psicóloga decidiu criar um código para essa situação na emissão dos resultados e repassou isso numa reunião que fez com o pessoal dos CFCs, para que o tempo do retorno seja diferenciado. Um asterisco significa dificuldades na expressão escrita e lê de forma precária. Dois asteriscos significam que não lê ou faz uma leitura monossilábica e não escreve. Durante a realização da avaliação psicológica a porta e a janela da recepção são fechadas. Antes do início da avaliação, os instrutores dos CFCs que acompanham o pessoal fazem a entrega do Renach e da identidade do candidato para a psicóloga.

### **b)Fatos observados na variável procedimentos psicológicos:**

Antes do início da avaliação, a psicóloga perguntou a todos os candidatos que ali estavam na recepção o grau de escolaridade e anota no Renach. Depois volta à sala de atendimento coletiva (eu a acompanho), abre o armário e mostra os testes que está utilizando. No momento não aplica nenhum de personalidade, só de atenção e dois questionários (fez uma adaptação de um questionário que nós aqui da Ciretran criamos). Conversamos um pouco e ela pede para o pessoal entrar na sala. Quando todos estão acomodados na sala, inicia o contato inicial que durou mais ou menos 6 minutos. A psicóloga fala da importância desse momento da etapa da CNH, ainda mencionou a palavra psicotécnico, descreve cinco etapas na avaliação que irá realizar: dois testes de atenção, dois questionários e a entrevista. Fala que em todas as etapas o candidato deve ter um bom desempenho, indicando que o psicólogo observa certos indicadores, e que isso obedece a uma classificação de cada teste, e a escolaridade de



cada um. Distribui canetas para a turma. Logo após inicia a distribuição do primeiro teste de atenção. Nesse dia, são atendidas dez pessoas.

No quadro branco já havia a anotação da categoria da CNH e o tipo de veículo que corresponde. Explica como deveriam preencher os seus dados na folha e inicia a explicação de como fazer o teste. Nesse dia utiliza Tacom B e Tadim II da bateria BFM. Para o reteste só utiliza o Tacom A e Tadim I, e não usa o AC, diz que o pessoal vem treinando esse teste. Usa o quadro para mostrar como deveriam marcar com um traço em cima da placa modelo. Assim procede com o segundo teste também. Fica cuidando e circula pela sala com uma caneta vermelha nas mãos. Logo depois iniciou a explicação do questionário (foram dois) e disse que teriam 60 minutos para respondê-los. Enquanto isso faz o preenchimento do recibo da taxa e entrega com a carteira de identidade para o candidato. O pessoal que foi terminando aguarda na sala de recepção (a psicóloga abre as portas e a janela). Por último, realiza a entrevista de forma individual, na sala destinada ao atendimento individual. A janela fica aberta (pouca privacidade para os assuntos abordados). A psicóloga lê de forma dinâmica as duas folhas do questionário e pergunta como o candidato se sentiu durante a prova, se acha que foi bem. Investiga uma ou outra informação que se destaca no preenchimento do questionário. Faz anotações com a caneta vermelha no próprio questionário que o candidato respondeu. Dá informações de como ele pode obter o resultado da avaliação psicológica, e o candidato é liberado. Tempo médio da entrevista é de 5 a 10 minutos. Durante a entrevista a psicóloga faz comentários sobre o que acaba de sondar.

Um dos candidatos (19 anos, 1ª hab.) mostra-se irreverente diante da entrevista e dos entrevistadores. Quando a psicóloga o entrevistou, sondou bastante a questão das motivações para a obtenção da CNH e sobre as mudanças que aconteceram nos últimos tempos na vida do candidato (participo e questiono o candidato também). A psicóloga me questiona que a entrevista deixou dúvidas para a aprovação do candidato, mas nos testes ele foi bem. No questionário, apesar de algumas respostas problemáticas sob o aspecto da expressão do tipo de resposta, o candidato atinge certos critérios. Como dar inapto nesses casos?

O tempo total da avaliação psicológica é de 2 horas e meia. Iniciou às 14 h e terminou às 16 h 30 min. Após a finalização da avaliação nos dirigimos à sala coletiva e iniciamos a entrevista.

**Local: CAC “C”**

**Participante 4**

Data: 29/08/05

Início: 09 h 10 min

Término: 12 h

#### **Contato Inicial:**

Fiz contato com a psicóloga na semana anterior para agendar a minha ida para realizar a entrevista e acompanhar a avaliação psicológica desse dia. Fica confirmada a minha ida na segunda-feira.

Quando chego ao CAC, os candidatos já estão acomodados nas salas coletivas preenchendo um questionário, mas ainda não havia começado a bateria de testes. As duas psicólogas do CAC estão na recepção atendendo o pessoal dos CFC e o telefone. Logo me identifiquei e depois fomos para a sala coletiva da psicóloga. A porta da sala não foi fechada, fica cuidando da turma e da recepção, pois não há secretária ainda, estão procurando para contratar.

### **Descrição física do local:**

O CAC fica localizado num prédio de três andares. É uma construção nova, próxima à DRP. O CAC funciona na parte de baixo (térreo do prédio). A sala é toda em blindex. Numa sala ampla fica a recepção. Nessa sala, há sofás para acomodar as pessoas, uma escrivaninha com cadeira na cor branca (os móveis foram mandados fazer), computador, impressora, telefone e jornal, que fica em cima da mesa, televisão, plantas ornamentais, cortinas, bebedouro e lixeira. Na parede próxima à entrada estão dispostos os diplomas das psicólogas, o certificado do curso de Perito Examinador de cada uma, o alvará de credenciamento junto ao Detran e os alvarás da prefeitura e vigilância sanitária.

Há uma sala para atendimento individual, dois banheiros (masculino e feminino), uma sala que parece ser a cozinha (tem uma geladeira), uma sala destinada ao almoxarifado (que na verdade é uma sala de atendimento individual, só que não é utilizada) e as duas salas de atendimento coletivo. Nessa sala há 10 carteiras de madeira e cadeiras, uma mesa de apoio, cadeira, um armário suspenso (onde fica guardado o material) e um quadro branco. As divisórias das salas são de madeira, próximas uma da outra (sem privacidade). A sala 2 fica na parte da frente do CAC e as paredes externas são de vidro, com cortinas que garantem a privacidade da sala. Na sala 1, onde a prova estava sendo aplicada, havia em cima da mesa de apoio um cronômetro, uma caixa de lápis e os Renachs da turma. A sala é pequena e arejada por uma janela basculante. Os fundos dessa sala dão para um pátio grande, há construções vizinhas próximas, mas não ficam coladas ao prédio, garantindo a privacidade do trabalho.

#### **a) Fatos observados na variável organização do trabalho:**

O horário de funcionamento do CAC é das 9 h às 12 h e das 14 h às 17 h. Na parte da manhã, a avaliação psicológica inicia às 09:00 h e à tarde às 14:00h. O pessoal dos CFCs entrega os Renach dos candidatos com a identidade para a psicóloga. Depois os candidatos são encaminhados a entrar na sala de avaliação. O número de candidatos é dividido entre as duas psicólogas, as quais ficam à disposição para atender as turmas e os CFCs diariamente. O agendamento foi realizado com antecedência na DRP pelo estagiário responsável por esse procedimento para os CACs do município. No início da manhã e final de cada período de atendimento ele visita os dois CACs e pede a relação dos candidatos examinados. O estagiário é remunerado pelos dois CACs para cuidar desse agendamento. Não fica clara a distribuição desses agendamentos, se de forma igualitária entre os dois CACs.

Como forma de controle dos atendimentos realizados no CAC são feitos os registros em um livro de capa dura, onde é anotada a data do atendimento, nome completo do candidato e categoria da CNH. Os registros são separados se o candidato está apto no processo ou é reteste. Para aqueles candidatos na situação de reteste é dado um tempo, e dependendo da situação, pode variar de um a três meses. A psicóloga anota num papel o dia para retornar e entrega ao candidato e depois faz uma anotação na sua agenda pessoal. Não há um período especial para o atendimento dos retestes, e essa nova avaliação é realizada junto da turma.

Uma coisa que chama atenção é sobre a circulação do pessoal dos CFCs no espaço dos CACs. Conversam bastante com as psicólogas. Entram na sala de atendimento, mesmo quando o pessoal está fazendo as provas e saem logo em seguida. A porta da sala fica aberta, pois a psicóloga também cuidava da recepção (fazia tudo ao mesmo tempo!).

O pagamento é feito diretamente as psicólogas, e é dado um recibo ao candidato.

#### **b) Fatos observados na variável procedimentos psicológicos:**

A psicóloga no contato inicial se apresenta, diz que vão realizar uma avaliação psicológica, que é para eles ficarem bem à vontade, tranquilos, que ela irá explicar os testes e se alguém não entender poderá questionar, que estará perto para ajudá-los e começa a dar

indicações do primeiro teste de atenção. Põe a data no quadro branco e distribui a folha do primeiro teste. Os candidatos são orientados para fazerem o preenchimento dos seus dados pessoais na folha do teste. A psicóloga faz a demonstração no quadro de como deveria ser feito o teste. Indica o tempo para o candidato e inicia o teste.

Nesse dia a bateria de teste utilizada foi o Tadm (só um de atenção), o HTP sem o inventário (quando questiono, diz que faz algumas perguntas ao candidato na entrevista), um teste de nível mental (R-1) e um questionário perguntando sobre o grau de escolaridade, nome da empresa onde trabalha e o que lá faz, se já fez alguma cirurgia, uso de medicação, de álcool, se fuma, categoria da CNH, relacionamento social e familiar. Esse questionário é entregue logo que o candidato entra na sala de testagem. Em toda a avaliação é usado lápis para fazer as marcações nos testes, é dado borracha para fazer o HTP. Nesse teste do HTP, três folhas foram entregues e a psicóloga pediu para que todos colocassem seus nomes e a data da avaliação. Explica como devem fazer. Surgiram dúvidas sobre como usar a folha (posição). A resposta da psicóloga é que a folha deveria ser usada como o candidato achar melhor. O tempo total do teste foi controlado, no total de 10 a 15 minutos, e avisado imediatamente. Após esse teste é aplicado na sequência o teste de nível mental R-1. Inicialmente foi entregue a folha de resposta. A psicóloga explica que era um teste de raciocínio lógico e terão que resolver pequenos problemas. Desenha no quadro a folha de resposta e faz com eles três exemplos, aponta que, da página 10 em diante, muda a forma de ser resolvido (o tipo de raciocínio) o teste. Diz que eles têm 30 minutos e que quando faltarem 5 minutos para acabar o tempo, avisará. Dois candidatos que estavam fazendo a avaliação de reteste usaram o Trap - 1 para avaliar o nível mental, foi a única alteração para eles na bateria de teste. Conversamos sobre percentis do R-1 e interpretação do HTP.

Nesse momento a psicóloga e eu saímos da sala e circulamos pela recepção. Ali está o pessoal dos CFCs, sou apresentada e conversamos um pouco. Um dos instrutores dos CFC chega trazendo um candidato para uma avaliação especial (é surdo-mudo). A mãe do candidato acompanhou como intérprete na linguagem dos sinais. O instrutor questionou a psicóloga quem fará a avaliação, ela prontamente respondeu que é a outra psicóloga, que tem mais paciência, e ri. Nesse momento a psicóloga diz que terá de acelerar o processo pois há uma reunião com as psicólogas do CAC, marcada para as 11 h (mas é desmarcada depois). Nesse momento a outra psicóloga sai da sala, fala com o instrutor do CFC e diz que não terá tempo para avaliá-lo nesse dia, pedindo para voltar num outro dia. A psicóloga volta para a sala e começa a corrigir o material dos candidatos que estava na mesa. O tempo para executar o R-1 termina, e todos saem da sala para esperar pela entrevista. Fico observando a correção do R -1 e percebo ansiedade e tensão na psicóloga. Logo em seguida chama um por um a entrevista e, ao mesmo tempo, faz a devolução dos resultados. Assisto a todas as devoluções. Quando o resultado é compatível com o que prescreve o teste, o candidato é liberado. Por exemplo, se os níveis de atenção são bons, é dito isso a ele. A. Faz algumas perguntas sobre o trabalho, se há algum problema preocupando. A conversa é mais informal, com comentários mais positivos.

No caso de um candidato que era reteste, fez uma sondagem das expectativas da CNH (1ª hab. e o rapaz tinha 18 anos). O candidato já dirigia moto com histórico de dois acidentes (inclusive estava com o braço quebrado, resultado do último acidente). A psicóloga sondou a situação de como ele vem dirigindo, como o pai vem dirigindo. A psicóloga diz a ele que tem problemas com a concentração (aponta os testes de atenção anteriores, pois esses que ele fez tiveram bons resultados), e isso pode ser um problema sério para segurança dele e dos outros. O rapaz dá indicativos de não gostar do que ouve e argumenta. A psicóloga diz que acha que não é hora para ele ser habilitado e toma uma decisão: coloca a família na decisão. Prontamente chama o pai que está na sala esperando pelo filho. A psicóloga questiona o pai sobre a seguinte questão: se ele acha que é o momento certo de o filho ter uma CNH? O pai do

rapaz diz que sim. A psicóloga argumenta sobre como é o comportamento do filho. O pai reclama do comportamento do filho e chega à conclusão que se preocupa com a forma que vem dirigindo (o pai consentiu que o filho dirigisse sem CNH, mas não conseguiu frear o comportamento impulsivo do filho em dirigir em alta velocidade). A psicóloga diz ao pai que o filho foi bem nas avaliações, mas não está convencida da maturidade para ele assumir essa responsabilidade. Marca uma nova avaliação, para daqui a um mês. Numa outra situação de devolução, em que o candidato está fazendo a mudança de categoria e apresenta problemas com a escolaridade, marcou para depois de três meses o retorno, mas antes sonda questões familiares e percebe dificuldades em lidar com a mágoa (na sondagem aparecem figuras parentais como a mãe e relato de abandono e rejeição). Em todas as devoluções, o Renach é assinado na frente do candidato e entregue a ele com identidade. Na recepção os candidatos entregam para os instrutores dos CFCs e saem logo depois do CAC.

Uma última observação, a porta da sala em alguns momentos não é fechada para essas devoluções. A avaliação iniciou às 9 h e terminou às 11 h 45 min

#### **Local: CAC “C”**

#### **Participante 5**

Data: 29/08/05

Início: 14 h

Término: 16 h e 30 min

#### **Contato Inicial:**

Fiz contato com a psicóloga na semana anterior para agendar a minha ida para realizar a entrevista e acompanhar a avaliação psicológica nesse dia na clínica. Confirmando a minha ida para acompanhar o seu trabalho e da sua colega na segunda-feira.

Quando cheguei ao CAC, depois do almoço, conversamos um pouco na recepção. Um aspecto importante é que sou questionada sobre qual seria o meu objetivo da pesquisa, mesmo depois de ter acompanhado o trabalho da outra psicóloga na parte da manhã. Percebo que há um temor sobre que perguntas farei para elas na entrevista. Respondo que quero conhecer todo o processo da avaliação psicológica desde o momento em que o candidato entra no CAC até o momento em que ele é liberado para ir embora. Questionam se pode ser realizada a entrevista com as duas psicólogas ao mesmo tempo. Respondo que não e explico os motivos. Espero mais um pouco e logo inicio a entrevista com uma delas numa das salas. Antes das 14 h acabamos a entrevista e fico aguardando. A psicóloga começa o atendimento da turma.

#### **Descrição física do local:**

O CAC fica localizado num prédio de três andares. É uma construção nova, próxima à DRP. A clínica funciona na parte de baixo (térreo do prédio). A sala é toda em blindex. Numa sala ampla fica a recepção. Nessa sala, há sofás para acomodar as pessoas, uma escrivaninha com cadeira na cor branca (os móveis foram mandados fazer sob medida), computador, impressora, telefone, e jornal, que fica em cima da mesa, televisão e plantas ornamentais, cortinas, bebedouro e lixeira. Na parede próxima à entrada estão dispostos os diplomas das psicólogas, o certificado do curso de Perito Examinador de cada uma, o alvará de credenciamento junto ao Detran e os alvarás da prefeitura e vigilância sanitária.

Há uma sala para atendimento individual, dois banheiros (masculino e feminino), uma sala que parece ser a cozinha (tem uma geladeira), uma sala destinada ao almoxarifado (que na verdade é uma sala de atendimento individual, só que não é utilizada) e as duas salas de atendimento coletivo. Nessas salas há 10 carteiras de madeira e cadeiras, uma mesa de apoio, cadeira, um armário suspenso (onde fica guardado o material de cada uma) e um quadro branco. As divisórias das salas são de madeira e próximas uma da outra (sem privacidade).

Numa das salas (sala 1) há uma pequena janela basculante e na outra não há janelas (sala 2). A sala 2 fica na parte da frente do CAC e as paredes externas são de vidro, há cortinas que garantem a privacidade da sala. Na sala 1, onde os testes estão sendo aplicados, há em cima da mesa de apoio um cronômetro, uma caixa de lápis e os Renach da turma. Os fundos dessa sala dão para um pátio grande, há construções vizinhas próximas, mas não ficam coladas ao prédio, garantindo a privacidade do trabalho.

**a) Fatos observados na variável organização do trabalho:**

O horário de funcionamento do CAC é das 9h às 12h e das 14h às 17h. Na parte da manhã a avaliação psicológica inicia às 9h, e à tarde às 14h. Os candidatos começam a chegar e vão se acomodando na recepção. As duas psicólogas antes de iniciar o exame psicológico ficaram na recepção atendendo o pessoal dos CFCs e o telefone. Ao que parece, não sabem que teriam de atender duas turmas; o número de candidatos foi maior do que elas previam e tiveram que dividir as turmas. Uma delas atende 9 candidatos, e a outra, sete. A psicóloga que acompanho não faz uma turma destinada só ao reteste; são incluídos, na turma, candidatos na condição de reteste. O arquivo dos candidatos em reteste fica num arquivo na escrivaninha da recepção. Há uma gaveta para cada psicóloga, com pastas suspensas onde são guardados os retestes.

O pessoal dos CFC inicialmente entrega os Renachs dos candidatos com a identidade para a psicóloga, depois são encaminhados para a sala de avaliação. Acompanhei a turma e fomos para a sala 1. Houve troca de sala entre as duas psicólogas. Logo que o pessoal se acomoda é distribuído um lápis e um questionário para ser preenchido (a porta é fechada). Mas logo depois os CFC trazem mais dois candidatos, que foram acomodados na outra sala. A porta é fechada novamente, e eu não posso acompanhar o que ocorre lá fora, só ouço conversas. O número de candidatos é dividido entre as duas psicólogas.

As duas psicólogas ficam à disposição para atender as turmas e os CFC diariamente. O agendamento é realizado com antecedência na Ciretran pelo estagiário que fica responsável por esse procedimento nas duas clínicas. No início da manhã e final de cada período de atendimento ele visita os dois CACs e pede a relação dos candidatos examinados. O estagiário é remunerado pelos dois CACs da cidade para cuidar do agendamento. O estagiário fica na Ciretran até as 15h de segunda a sexta-feira.

Como forma de controle dos atendimentos realizados no CAC são feitos os registros em um livro de capa dura, onde é anotada a data do atendimento, nome completo do candidato e categoria da CNH. É separada a anotação se o candidato está apto no processo ou é reteste. Para aqueles candidatos na situação de reteste é dado um tempo; dependendo da situação pode variar.

**b) Fatos observados na variável procedimentos psicológicos:**

A psicóloga, no contato inicial com o candidato, se apresenta, diz que ali irá realizar uma avaliação psicológica, que é para as eles ficarem bem à vontade, tranquilos, que ela explica os testes e se alguém não entender, é para questionar, que vai estar perto para ajudá-los e começa a dar indicações do primeiro teste de atenção (tempo nesse procedimento é de 5 minutos). Põe a data no quadro branco e distribui a folha do primeiro teste. Os candidatos são orientados para fazerem o preenchimento dos seus dados pessoais na folha do teste. A psicóloga faz a demonstração no quadro de como deve ser feito o teste. Indica o tempo para o candidato e inicia a prova.

Nesse dia a bateria de teste utilizada é o AC (só um de atenção), o HTP sem o questionário, é um teste de nível mental (R-1) e um questionário perguntando sobre o grau de escolaridade, nome da empresa onde trabalha e o que lá faz, se já sofreu alguma cirurgia, uso de medicação, de álcool, se fuma, categoria da CNH, relacionamento social e familiar. Esse

questionário foi entregue logo que o candidato entrou na sala de testagem. Em todo a avaliação é usado lápis para fazer as marcações nos testes e borracha para fazer o HTP. Nesse teste do HTP três folhas são entregues, e a psicóloga pede para que todos coloquem seus nomes e a data da prova. Explica como devem fazer. Surgem dúvidas sobre o que desenhar. A resposta da psicóloga foi repetir as instruções. O tempo é marcado no total de 10 a 15 minutos e avisado imediatamente. Após esse teste é aplicado na sequência o de nível mental ( R-1). Inicialmente, entrega-se a folha de resposta. A psicóloga explica que é um teste de raciocínio lógico e têm que resolver pequenos problemas. Desenha no quadro a folha de resposta e faz com eles três exemplos. Aponta que, da página 10 em diante, mudará a forma de ser resolvido (o tipo de raciocínio) do teste. Informa que eles têm 30 minutos e que quando faltarem 5 minutos para acabar o tempo, avisará. Um candidato que está fazendo a avaliação de reteste entra na sala e senta. Saio da sala para tomar água e a psicóloga inicia a correção dos testes aplicados, enquanto o pessoal termina o R-1. O relógio marca 15 h 40 min.

Nesse momento a outra psicóloga sai da sala e circulamos pela recepção. A. De volta, ela cuida da turma na sala 2, e eu retorno à sala de testes. Há o pessoal dos CFCs aguardando na recepção. O pessoal termina a prova e fica na recepção para realizar a última etapa: a entrevista. F. termina de organizar e corrigir o material e pede que eu saia da sala. Fico surpresa com o pedido e saio. Não posso participar dessa etapa. Os candidatos vão entrando na sala e eu fico na recepção com o pessoal. O tempo de um candidato e outro ser entrevistado é de 5 a 10 minutos. Em todas as devoluções o Renach é assinado na frente do candidato e entregue a ele com identidade. Na recepção os candidatos entregam para os instrutores dos CFC o Renach e saem logo depois do CAC.

A outra psicóloga termina as devoluções e atende uma instrutora de CFC sobre um problema com um Renach na recepção. Às 16 h 30 min a psicóloga que acompanho termina o atendimento da avaliação psicológica. A outra psicóloga diz que vai embora e se despede, reafirmando sua disponibilidade em colaborar com a pesquisa, que posso retornar ou telefonar para obter mais informações do funcionamento do CAC. Agradeço e a porta do CAC é fechada. Logo em seguida iniciamos a entrevista.

Uma última observação, a porta da sala foi fechada para essas devoluções. A avaliação iniciou às 14 h e terminou às 16 h e 30 min.

**Local: CAC “D”**

**Participante 6**

Data: 30/08/05

**Início: 09 h 30 min**

**Término: 11 h 15 min**

**Contato Inicial:**

Fiz contato com a psicóloga na semana anterior para confirmar a minha ida para acompanhar a avaliação psicológica desse dia no CAC. A psicóloga confirmou que estava tudo bem e que eu poderia acompanhar o seu trabalho na terça-feira. Como eu já havia feito as entrevistas num outro momento, ficou mais fácil o contato e a manutenção da agenda para acompanhar o trabalho.

Cedo estou no CAC (8 h 30 min), posso acompanhar a chegada do pessoal para fazer o exame médico e até ouvir comentários sobre como seria “esse tal de Psicotécnico”. Havia a preocupação entre o pessoal, depois de terem realizado o exame médico e enquanto aguardavam o início da avaliação psicológica em encontrar uma lanchonete para fazer um lanche. Geralmente são pessoas que vêm de outros lugares da cidade X e, por saírem cedo, não fazem a primeira refeição matinal. Logo que a psicóloga entra na recepção do CAC, acompanho-a até a sala de atendimento. Fica surpresa com o número de candidatos.

### **Descrição física do local:**

O CAC está localizado num prédio de dois andares, onde funcionam serviços de atendimento médico, psicológico e laboratorial. Não há elevador, o acesso é por meio de escadas. No hall de entrada fica a recepção, há uma senhora incumbida de receber as pessoas e dar informações, bem como atender ao telefone. Nessa sala, há sofás para acomodar as pessoas, um balcão com cadeira da mesma cor (os móveis parecem ser feitos sob medida), telefone, televisão e plantas ornamentais, quadros, bebedouro e lixeira. Próximo à escada há uma sala que funciona como uma cozinha para os médicos e funcionários e dois banheiros (um masculino e um feminino).

O CAC funciona numa sala no 2º piso. A sala para atendimento do CAC é relativamente pequena. Há um pequeno espaço para uma recepção, que é separada por uma porta da sala de atendimento. Na sala há um banheiro (de uso comum), armários com chave onde são guardados os testes, um arquivo com chave onde ficam os inaptos temporários, uma escrivaninha com duas cadeiras na frente e 20 carteiras. Janelas basculantes garantem a ventilação. Os fundos dessa sala dão para um pátio grande, há construções vizinhas próximas, mas não ficam coladas ao prédio, garantindo a privacidade do trabalho.

### **a) Fatos observados na variável organização do trabalho:**

O horário de funcionamento do CAC é na parte da manhã, das 9 h às 12 h, e à tarde (eventualmente) a psicóloga fica no CAC para fazer entrevistas que não conseguiu finalizar na parte da manhã, conversar com o pessoal do CFC e corrigir os testes aplicados. Na parte da manhã a avaliação psicológica inicia às 9h e 30 min. Os candidatos são convidados a entrar na sala e se acomodarem. Há 35 pessoas aguardando para fazer a avaliação psicológica. São organizadas duas turmas. A primeira com 20 pessoas, e a segunda com 15. Ao que parece, a psicóloga não sabia que teria de atender duas turmas, o número de candidatos foi maior do que ela previa e teve que dividir as turmas. A psicóloga não faz uma turma destinada só ao reteste, sendo incluído na turma, o candidato na condição de reteste.

O pessoal dos CFCs inicialmente entrega os Renachs dos candidatos com a identidade (alguns sem a Carteira de Identidade são atendidos) para a psicóloga, depois são encaminhados para a sala onde inicia a aplicação dos testes. Logo que o pessoal senta, é distribuída uma caneta (a porta é fechada). Mas logo depois os instrutores do CFCs trazem mais Renachs e entregam à psicóloga. A porta é fechada novamente, e é dado início à avaliação psicológica.

A psicóloga nesse CAC vem de 15 em 15 dias para atender. Há duas psicólogas credenciadas, que fazem um revezamento nas terças-feiras. Na parte da tarde, fica à disposição para atender as pessoas e os CFCs. O agendamento é realizado com antecedência na DRP, e as próprios CFCs organizam as pessoas para trazer à avaliação psicológica.

Como forma de controle dos atendimentos realizados no CAC são feitos os registros em um livro de capa dura, onde é anotada a data do atendimento, nome completo do candidato e categoria da CNH, CFC, se é 1ª hab, mudança ou renovação de exames. Para aqueles candidatos na situação de reteste é dado um tempo que, dependendo da situação, pode variar. Como não houve entrevista e a devolução dos resultados é realizada depois, geralmente à tarde para os CFCs e para os candidatos particulares, não ficou claro qual foi o critério adotado.

Os instrutores dos CFCs conversam com a psicóloga, sou apresentada a eles, mas saem logo em seguida da sala de atendimento, voltando no final da aplicação dos testes psicológicos para tirar dúvidas sobre retestes.

**b) Fatos observados na variável procedimentos psicológicos:**

A psicóloga no contato inicial se apresenta e me apresenta para a turma. Diz que ali irão realizar uma avaliação psicológica, que é para ficarem tranquilos, que ela explicará os testes e começa a dar indicações do primeiro teste de atenção (tempo desse procedimento foi de 5 minutos). Põe a data no quadro branco e distribui a folha do primeiro teste. Os candidatos são orientados para fazer o preenchimento dos seus dados pessoais na folha do teste. A psicóloga não faz a demonstração no quadro de como deveria ser feito o teste, usa a própria folha como modelo explicativo. Não indica o tempo para o candidato (alguém perguntou sobre isso e inicia-se a aplicação do primeiro teste).

Nesse dia a bateria de teste utilizada é o Tadm I (o primeiro aplicado, fazendo a ligação entre as placas), AC (suzy Cambraia) e o HTP (parte dele e sem o inventário). Há um questionário com dados a serem preenchidos pelo candidato, mas nesse dia isso não é usado. Parte da avaliação é feita com caneta, e o HTP com lápis, quando é dado borracha. No teste do HTP duas folhas são entregues, e a psicóloga pede para que todos colocassem seus nomes e a data da avaliação. O desenho pedido é uma casa e a figura humana. Explica como deverão fazer, reforçando a questão que não existe desenho feio ou bonito. Surgem dúvidas sobre o que desenhar. A resposta da psicóloga é repetir as instruções. O tempo é marcado no total de 10 a 15 minutos e avisado imediatamente. Após esse teste o pessoal sai da sala e entrega o desenho com o lápis. Não são dadas instruções de que deveriam voltar à tarde para fazer entrevista e nem sobre a devolução dos resultados. Uma candidata fazia a avaliação de reteste.

A segunda turma é chamada e a psicóloga realiza os mesmos procedimentos com a mesma bateria de testes, só muda no HTP, pede que desenhem uma árvore e a figura humana. Conversamos, enquanto eles estão trabalhando, sobre a criação de uma síntese do protocolo sobre os desenhos e inclusão disso nos procedimentos. O pessoal vai entregando os testes e saindo da sala. Quando todos saem da sala, o relógio marca 11 h 15 min. O pessoal do CFC retorna e me despeço da psicóloga. Agradeço a sua disponibilidade em colaborar com a pesquisa, e a mesma afirma que posso retornar ou telefonar para obter mais informações do funcionamento do CAC, ou mesmo indicar algo que deve melhorar. Respondo que minha tarefa é conhecer e não julgar. Trocamos *e-mail*.

**Local: CAC “D”**
**Participante 7**

Data: 06/09/05

Início: 9 h

Término: 11 h

**Contato inicial:**

Fiz contato com a psicóloga quinze dias antes para confirmar a minha ida a fim de acompanhar a avaliação psicológica desse dia no CAC. A mesma confirmou que estava tudo bem e que eu poderia acompanhar o seu trabalho nessa terça-feira. Como eu já havia feito as entrevistas num outro momento, ficou mais fácil o contato e a manutenção da agenda para acompanhar o trabalho.

Chego ao CAC às 9 horas, o pessoal já havia feito o exame médico e aguardava na recepção. Logo que entro na sala, a psicóloga me cumprimenta, sento e conversamos um pouco sobre um material que eu emprestei a sua colega (um modelo de questionário). Peço para ver o modelo que estão usando e fico com uma cópia para mim. Ela pede licença para continuar a fazer os registros dos candidatos que serão atendidos no dia. Permaneço em silêncio, aguardando-a concluir a tarefa.

**Descrição física do local:**

O CAC está localizado num prédio de dois andares, onde funcionam serviços de atendimento médico, psicológico e laboratorial. Não há elevador, o acesso é por meio de escadas. No hall de entrada fica a recepção desse centro de saúde, há uma senhora incumbida de receber as pessoas e dar informações. Nessa sala, há sofás para acomodar as pessoas, um



balcão com cadeira da mesma cor (os móveis parecem ser feitos sob medida), telefone, televisão e plantas ornamentais, quadros, bebedouro e lixeira. Próximo à escada há uma sala que funciona como uma cozinha para os médicos e funcionários e dois banheiros (um masculino e um feminino).

O CAC funciona numa das salas do 2º piso. A sala para atendimento do CAC é relativamente pequena. Há um pequeno espaço para uma recepção, que é separada por uma porta da sala de atendimento. Na sala há um banheiro (de uso comum), armários com chave onde são guardadas os testes, um arquivo com chave onde ficam os Inaptos temporários, uma escrivaninha com duas cadeiras na frente e 20 carteiras. Janelas basculantes garantem a ventilação. Os fundos dessa sala dão para um pátio grande, há construções vizinhas próximas, mas não ficam coladas ao prédio, garantindo a privacidade do trabalho.

**a) Fatos observados na variável organização do trabalho:**

O horário de funcionamento do CAC é na parte da manhã, das 9 h às 12 h. Geralmente à tarde a psicóloga fica no CAC para fazer entrevistas que não conseguiu finalizar na parte da manhã, conversar com o pessoal do CFC e corrigir os testes aplicados. Na parte da manhã a avaliação psicológica inicia às 9 h e 30 min. Há 15 pessoas aguardando para fazer a avaliação psicológica. É realizada uma turma somente. Ao que parece, a psicóloga não sabia que teria de atender esse número de candidatos, ninguém faz esse controle dos agendamentos (nem a DRP), pois são os próprios CFCs que organizam as pessoas e trazem para a avaliação psicológica. Observei também que não há uma turma destinada só ao reteste, são incluídos, na turma, candidatos nessa condição.

O processo da avaliação psicológica inicia quando o pessoal dos CFC entrega os Renachs dos candidatos com a identidade (alguns sem a CI) para a psicóloga. Os candidatos aguardam para serem chamados na recepção. Como forma de controle dos atendimentos realizados no CAC, a psicóloga faz os registros num caderno, onde foi anotado o nome do candidato, a data da prova, idade, escolaridade, CFC e se o candidato está fazendo a avaliação psicológica para primeira habilitação, mudança ou renovação da sua CNH e a categoria da CNH. Logo que acabam essas anotações, separa o material que utilizará naquela manhã e deixa em cima da mesa, junto com a caixa de lápis, canetas e borrachas.

A psicóloga vem de 15 em 15 dias para atender. Há duas psicólogas credenciadas que fazem um revezamento nas terças-feiras. Na parte da tarde, a psicóloga fica à disposição para atender as pessoas. Como nesse dia o delegado da DRP marcou uma reunião com ela, não seria possível fazer as entrevistas com o pessoal na parte da manhã. Questiono se as pessoas sabem que terão que passar o dia ali, e ela diz que os instrutores dos CFCs já falam para o pessoal essa necessidade. Eles almoçam nos arredores e voltam para o CAC quando na parte da manhã não é concluída a entrevista. Para aqueles candidatos na situação de reteste é dado um tempo de 15 dias para retornar e fazer a nova testagem.

O pessoal dos CFC entra na sala para trazer a documentação, conversa com a psicóloga e sai logo em seguida. Numa dessas ocasiões, sou apresentada a eles, que se lembram da minha vinda na última quinzena.

Os candidatos vão sendo encaminhados para a sala de exame e assim que se sentam a porta é fechada e se iniciam os procedimentos psicológicos.

**b) Fatos observados na variável procedimentos psicológicos:**

A psicóloga, no contato inicial com o candidato, se apresenta e me apresenta para a turma, diz que ali irão realizar uma avaliação psicológica, que é para as eles ficarem tranquilos, porque ela explicará os testes e começa a dar indicações do primeiro teste de atenção (tempo nesse procedimento foi de 5 minutos). Põe a data no quadro branco e distribui a folha do primeiro teste. Os candidatos são orientados para fazer o preenchimento dos seus

dados pessoais na folha do teste. Surgem dúvidas sobre o preenchimento, a psicóloga circula pela sala e explica diretamente a quem está com dúvidas. A psicóloga não faz a demonstração no quadro de como deve ser feito o teste, usa a própria folha como modelo explicativo.

Nesse dia a bateria de teste utilizada foi o Tadim I (foi o primeiro aplicado, fazendo a ligação entre as placas), AC o HTP (sem o inventário). Há um questionário com dados a serem preenchidos pelo candidato, mas no dia isso não foi usado. Parte da avaliação foi feita com caneta e o HTP com lápis, e borracha. No teste do HTP três folhas são entregues. A psicóloga pede para que todos coloquem seus nomes na folha e a data do teste. O desenho pedido foi casa, árvore e a figura humana. Explicou como deverão fazer, reforçando a questão que não existe desenho feio ou bonito. Após esse teste o pessoal sai da sala, e entrega o desenho com o lápis. Foi dada instrução que faltaria concluir a última etapa, que seria a entrevista, indicou que o pessoal do CFC irá repassar para eles a data de retorno e os resultados da avaliação psicológica. O pessoal vai entregando os testes e sai da sala. Quando todos saem da sala, o relógio marca 11 h. Alguns instrutores dos CFCs entram na sala para pegar as CI e saem logo em seguida. A psicóloga me convida para tomar um café num local próximo do CAC. Aceito o convite e continuamos a conversar, aproveito para agradecer a sua disponibilidade em colaborar com a pesquisa, e a mesma afirma que posso retornar ou telefonar para obter mais informações do funcionamento do CAC. Também me coloco à disposição para qualquer coisa de que precisar.

#### **Local: CAC “E”**

#### **Participante 8**

Data: 20/09/05

Início: 9 h 50 min

Término: 11 h 50 min

#### **Contato inicial:**

Fiz contato com a psicóloga um mês antes para agendar a minha ida e realizar a entrevista. Nessa ocasião conversamos sobre como estava nosso trabalho nos CACs e perguntei se seria possível acompanhar os procedimentos da avaliação psicológica. A psicóloga, nesse contato, apontou as dificuldades da minha visita naquela semana. Pediu que eu telefonasse depois de uns 15 dias ou enviasse um *e-mail* para confirmar a minha ida. Depois de 15 dias novamente telefonei a fim de confirmar a minha visita ao CAC para acompanhar seu trabalho e da sua colega na terça-feira.

Na frente do CAC há uma placa de identificação com o logotipo do DETRAN. Quando chego, a recepção estava cheia, vários candidatos já aguardavam da avaliação psicológica. Não havia nenhuma psicóloga, somente para secretária atendendo o pessoal dos CFCs e o telefone. Logo que entro no CAC me identifico para secretária e pergunto pela psicóloga. A secretária respondeu que a mesma estava atrasada, pois vinha de uma outra cidade. Enquanto isso começo a conversar com a secretária que me convida para conhecer as dependências do CAC. A psicóloga chega logo depois e entra para a sala de atendimento. A secretária me apresenta, pois nós não nos conhecíamos e logo depois os candidatos vão entrando na sala de atendimento coletivo.

#### **Descrição física do local:**

O CAC fica localizado numa casa de dois andares, está identificado por uma pequena placa com o logotipo do DETRAN. É uma construção mais antiga, próxima à DRP. O CAC é dividido em vários ambientes. Na parte de baixo funciona, numa sala pequena, a recepção. Nessa sala, há somente cadeiras para acomodar as pessoas, uma escrivaninha com cadeira, telefone, uma estante nos fundos, onde ficam alguns livros, uma televisão portátil pequena,

plantas ornamentais, uma bandeja com café, que em alguns momentos é colocada em cima da escrivaninha para facilitar o acesso do pessoal, o bebedouro e próximo da estante uma lixeira. Na parte de baixo da estante há duas grandes gavetas com chaves. Numa das paredes próxima à entrada, estão dispostos os diplomas das psicólogas, o certificado do curso de Perito Examinador de cada uma, o alvará de credenciamento junto ao Detran e os alvarás da prefeitura e vigilância sanitária e de cursos de capacitação das duas psicólogas. Perto da saída ficam os banheiros masculino e feminino. Em todos os ambientes há placas de sinalização do espaço, por exemplo, “silêncio”, “sala coletiva 1”.

No 1º andar do CAC também funcionam as duas salas coletivas e um pequeno almoxarifado. A primeira sala coletiva tem capacidade para atender mais ou menos 15 pessoas. Nessa sala há carteiras de madeira e cadeiras, uma mesa de apoio, cadeira e um quadro branco. As divisórias das salas são de alvenaria e próximas uma da outra (com privacidade). A sala 2 fica do lado da sala 1. Na sala 1 onde os testes estão sendo aplicados, havia sobre a mesa de apoio, um cronômetro, uma caixa com lápis, caixas de lápis de cor, borracha e canetas e os Renachs da turma. É pequena e arejada por duas janelas basculantes, nelas há cortinas. O acesso ao 2º andar é feito por meio de uma pequena escada e nesse andar, há uma pequena cozinha, duas salas de atendimento individual, tipo consultório (uma para cada psicóloga) e um pequeno banheiro. As repartições dessas salas são de madeira.

#### **a) Fatos observados na variável organização do trabalho:**

O horário de funcionamento do CAC é das 8 h às 12 h e das 14 h às 17 h 30 min. Na parte da manhã a avaliação psicológica inicia às 9 h 30min e à tarde às 14 h. Os instrutores dos CFCs entregam os Renachs dos candidatos com a identidade para a secretária que recebeu o pagamento de cada um deles e anexam um recibo no Renach. A secretária durante esse tempo cuidou das dúvidas sobre candidatos em retestes, principalmente a data de retorno. Tira de uma pasta que fica na gaveta da escrivaninha esse material. Logo depois os candidatos são encaminhados a entrar na sala de atendimento coletivo 1. O número de candidatos nesse dia é superior ao agendamento feito (cerca de 15 pessoas). A secretária solicita que o pessoal aguarde, pois a psicóloga irá decidir sobre o atendimento excedente. O agendamento dos candidatos é realizado com antecedência na Ciretran pelo estagiário que é responsável por esse procedimento dentro da Ciretran. No início da manhã e final de cada período de atendimento ele visita os CACs e pede a relação dos candidatos avaliados. O estagiário é remunerado pelos CACs para cuidar desse agendamento.

Durante o período em que fico aguardando a psicóloga, o estagiário traz alguns Renachs e conversa sobre os agendamentos do dia com a secretária e com o pessoal do CFCs. As duas psicólogas têm horários definidos de trabalho (uma matutino e outra vespertino), mas se precisar as duas ficam à disposição para atender as turmas e os CFCs diariamente. Para aqueles candidatos na situação de reteste é dado um tempo, mas dependendo da situação, pode variar de um a três meses.

#### **a) Fatos observados na variável procedimentos psicológicos:**

A psicóloga no contato inicial com o candidato se apresenta e me apresenta como colega. Diz que irá realizar uma avaliação psicológica e destaca a importância dessa avaliação, afirmando que eles terão algumas tarefas a fazer. O tempo nesse procedimento é de 5 minutos. Distribui um lápis para o grupo. Põe a data no quadro branco e distribui a folha do primeiro teste, o AC. Os candidatos são orientados para fazer o preenchimento dos dados pessoais na folha do teste. A psicóloga faz a demonstração no quadro de como deveria ser feito o teste, explica que eles devem ter qualidade e rapidez no trabalho, equilibrando isso como se fosse uma balança. Todos resolvem o exemplo dado no teste, e a psicóloga passa em cada carteira para conferir o trabalho. Indica o tempo para o candidato e inicia o teste.

Nesse dia a bateria de teste utilizada é de atenção discriminativa (Tadis I), um teste de atenção concentrada, AC, o HTP e um questionário com algumas perguntas sobre o grau de escolaridade, nome da empresa onde trabalha e o que lá faz, se já sofreu alguma cirurgia, fez uso de medicação, de álcool, se fuma, categoria da CNH, relacionamento social, qualidades e defeitos pessoais, projetos de vida, o que quer para si mesmo. Também constam perguntas sobre o HTP. Esse questionário é a última etapa que o candidato realiza. No final desse questionário todos os candidatos assinaram com a caneta e do lado consta a assinatura da psicóloga que avaliou e o dia da prova. Em toda a avaliação é usado lápis para fazer as marcações nos testes e foi dado borracha para o HTP. Nesse teste do HTP, são três folhas entregues, e a psicóloga pede para que todos coloquem o nome e a data no teste. Explica como deverão fazer. Surgem dúvidas sobre como usar a folha (posição). A resposta da psicóloga é que a folha deve ser usada como o candidato achar melhor. O tempo total do teste é controlado, no total de 10 a 15 minutos, e avisado imediatamente. Foram oferecidas caixas de lápis de cor para colorir os desenhos, mas ninguém os quis nesse dia. Durante a avaliação psicológica eu e a psicóloga conversamos sobre o Manual do HTP e os motivos da aplicação do HTP cromático.

Logo que o segundo teste foi aplicado (Tadis I) a psicóloga pede ajuda para corrigi-los e começa a correção do AC. Trabalhamos juntas na correção, nesse momento o relógio marca 10 h 45 min. O pessoal vai acabando de responder o questionário e saindo da sala. A psicóloga separa os testes de cada candidato e usa o grampeador para juntar o material. Dá um aviso para o pessoal aguardar na recepção o resultado. Todos os candidatos saem da sala e a psicóloga deixa separados cinco Renachs de candidatos que não foram bem nos testes. Mostra os testes de uma candidata e aponta para o percentil inferior no Tadis e os bons dados no HTP. Separou o Renach da candidata e disse que terá de pensar nesse caso. Fica preocupada e fala que deverá tomar essa decisão em segundos, pois está atrasada. Terá compromissos no início da tarde. O relógio marca 11 h 15 min. Logo em seguida chama todos que foram aptos na avaliação psicológica. Os candidatos voltam a sentar, e a psicóloga entrega os testes corrigidos para cada candidato. A psicóloga diz para mim que eles têm direito em manusear seus testes. O pessoal parece gostar do procedimento, mas não é feita nenhuma pergunta à psicóloga, e nem ela comenta alguma coisa. O pessoal volta a entregar os testes. O Renach foi assinado na frente do candidato e entregue a ele com a identidade. Na recepção, os candidatos entregam para os instrutores dos CFCs e saem logo depois do CAC. Assisti a todas as devoluções dos aptos, mas sou impedida de assistir às devoluções dos inaptos temporários. Não posso acompanhar a entrevista de devolução dos inaptos temporários, não me é permitida essa etapa dos procedimentos psicológicos. Ao que parece, não há um período especial para o atendimento dos retestes e essa nova avaliação é realizada junto da turma. Nesse momento, a psicóloga chama a secretária e pede para que a mesma me acompanhe até a cozinha para tomar um café.

Uma última observação: a porta da sala foi fechada para essas devoluções. A avaliação inicia às 9 h 50 min e termina às 11 h 50 minutos.

**Local:** CAC “E”

**Participante 9**

Data: 20/09/05

Início: 13 h 15 min

Término: 16 h 30 min.

**Contato inicial:**

Fiz contato com a psicóloga 15 dias antes para agendar a minha ida para realizar a entrevista e nessa ocasião perguntei-lhe se seria possível acompanhar os procedimentos psicológicos. A psicóloga, nesse contato, considerou melhor agendar a visita numa terça-feira.

Foi fácil encontrar o CAC, pois há uma placa de identificação na frente do CAC com o logotipo do DETRAN. Quando entrei no CAC, a recepção da clínica estava vazia. A secretária nos apresenta e logo vamos à sala de atendimento coletivo I para fazer a entrevista. Depois de concluída a entrevista, a secretária entra avisando da necessidade de começar a avaliação psicológica.

#### **Descrição física do local:**

O CAC fica localizado numa casa de dois andares, está identificado por uma pequena placa com o logotipo do DETRAN. É uma construção mais antiga, próxima à DRP. O CAC é dividido em vários ambientes. Na parte de baixo funciona, numa sala pequena, a recepção. Nessa sala, há somente cadeiras para acomodar as pessoas, uma escrivaninha com cadeira, telefone, uma estante nos fundos, onde ficam alguns livros, uma televisão portátil pequena, plantas ornamentais, uma bandeja com café, que em alguns momentos é colocada em cima da escrivaninha para facilitar o acesso do pessoal, o bebedouro e próximo da estante uma lixeira. Na parte de baixo da estante há duas grandes gavetas com chaves. Numa das paredes próxima à entrada, estão dispostos os diplomas das psicólogas, o certificado do curso de Perito Examinador de cada uma, o alvará de credenciamento junto ao Detran e os alvarás da prefeitura e vigilância sanitária e de cursos de capacitação das duas psicólogas. Perto da saída ficam os banheiros masculino e feminino. Em todos os ambientes há placas de sinalização do espaço, por exemplo, “silêncio”, “sala coletiva 1”.

No 1º andar do CAC também funcionam as duas salas coletivas e um pequeno almoxarifado. A primeira sala coletiva tem capacidade para atender mais ou menos 15 pessoas. Nessa sala há carteiras de madeira e cadeiras, uma mesa de apoio, cadeira e um quadro branco. As divisórias das salas são de alvenaria e próximas uma da outra (com privacidade). A sala 2 fica do lado da sala 1. Na sala 1 onde os testes estão sendo aplicados, havia sobre a mesa de apoio um cronômetro, uma caixa com lápis, caixas de lápis de cor, borracha e canetas e os Renachs da turma. É pequena e arejada por duas janelas basculantes, nelas há cortinas. O acesso ao 2º andar é feito por meio de uma pequena escada e nesse andar há uma pequena cozinha, duas salas de atendimento individual, tipo consultório (uma para cada psicóloga) e um pequeno banheiro. As repartições dessas salas são de madeira.

#### **a) Fatos observados na variável organização do trabalho:**

O horário de funcionamento do CAC é das 8 h às 12 h e das 14 h às 17 h 30 min. Na parte da manhã a avaliação psicológica inicia às 9 h 30 min e à tarde às 14 h. O pessoal dos CFC entrega os Renachs dos candidatos com a identidade para a secretária, que recebe o pagamento de cada um deles e anexa um recibo no Renach. Logo depois os candidatos são encaminhados a entrar na sala de atendimento coletivo 1. O número de candidatos nesse dia foi de 6 somente. O agendamento dos candidatos é realizado com antecedência na DRP pelo estagiário responsável por esse procedimento. No início da manhã e final de cada período de atendimento ele visita os dois CACs e pede a relação dos candidatos avaliados. O estagiário é remunerado pelos dois CACs para cuidar desse agendamento.

As duas psicólogas têm horários definidos de trabalho (uma matutino e outra vespertino), mas se precisar as duas ficam à disposição para atender as turmas e os CFCs diariamente. Como forma de controle dos atendimentos realizados no CAC, são feitos os registros num caderno, onde é anotada a data do atendimento, nome completo do candidato e categoria da CNH (mas não vi isso na parte da manhã, só na parte da tarde). Os registros são separados: se o candidato está apto no processo ou é reteste. Para aqueles candidatos na situação de reteste é dado um tempo, que, dependendo da situação, pode variar de um a três meses. Não posso saber como isso é feito, pois as entrevistas de devolução dos inaptos

temporários eu não acompanho. Ao que parece, não há um período especial para o atendimento dos retestes, e essa nova avaliação é realizada junto da turma. O arquivo dos retestes fica na recepção, não sei se todos são trancados com chave.

**b) Fatos observados na variável procedimentos psicológicos:**

A psicóloga no contato inicial com os candidatos se apresenta e me apresenta como colega, dizendo que irá realizar uma avaliação psicológica. Destaca a importância dessa avaliação, afirmando que eles terão algumas tarefas a fazer. O tempo nesse procedimento é de 5 minutos. Distribui um lápis para o grupo. Põe a data no quadro branco e entrega a folha do primeiro teste, o AC. Os candidatos são orientados para fazer o preenchimento dos seus dados pessoais na folha do teste. A psicóloga faz a demonstração no quadro de como deve ser feito o teste, explicando que eles deverão ter qualidade e rapidez. Todos resolvem o exemplo dado no teste e a psicóloga indica o tempo para o candidato iniciar o teste.

Nesse dia a bateria de teste utilizada é de atenção discriminativa (Tadís I) e um teste de atenção concentrada (AC), o HTP e um questionário, com algumas perguntas sobre o grau de escolaridade, nome da empresa onde trabalha e o que lá faz, se já passou por uma cirurgia, fez uso de medicação, de álcool, se fuma, categoria da CNH, relacionamento social, qualidades e defeitos pessoais, projetos de vida, o que quer para si mesmo, e na mesma folha há algumas perguntas sobre o HTP. Esse questionário é a última etapa que o candidato realiza. Cada psicóloga parece ter um modelo de questionário, mas às vezes usam o mesmo material. No final desse questionário é necessário que o candidato assine, assim como a assinatura da psicóloga que o avalia e o dia da avaliação. Em quase toda a testagem é usado lápis, e depois, no questionário, caneta. Oferece-se borracha e caixas de lápis de cor para colorir o HTP (Cromático). Nesse teste do HTP, três folhas são entregues e a psicóloga pede para que todos coloquem o nome e a data da avaliação. Explica como deverão fazer. Às vezes o lápis de cor quebra a ponta, e a psicóloga faz a substituição. O tempo total do teste é controlado, no total de 10 a 15 minutos e avisado imediatamente. Durante a avaliação psicológica eu e a psicóloga conversamos muito pouco. Está mais reservada, corrigindo o material já aplicado.

O pessoal vai acabando de responder o questionário e saindo da sala. A psicóloga separa os testes de cada candidato, usa o grampeador para organizar o material. Antes, avisa para o pessoal aguardar na recepção o resultado, e se alguém tivesse alguma dúvida, demoraria cerca de 40 minutos para sair o resultado. Todos os candidatos saem da sala, e a psicóloga mostra um modelo de questionário que está criando. Falo do que fizemos aqui, e ela continua a corrigir os testes. O relógio marca 15 h 30 min. Logo em seguida, chama um por um na sala. Considero pertinente aguardar na recepção pois não fui convidada para participar da entrevista devolutiva. Os candidatos, como são poucos, rapidamente saem (cerca de 5 a 8 minutos) com a identidade nas mãos e o Renach assinado. Pedem orientação para a secretária onde devem ir e saem do CAC. Não assisti a nenhuma devolução.

Uma última observação: a porta da sala é fechada para essas devoluções. A avaliação iniciou às 14 h 10min e termina às 16 h e 30min. Quando termina de fazer as devoluções, vem para a recepção e entrega um Renach de um candidato que ainda não voltou para pegar o resultado. Deixa o documento com a secretária, enquanto faz alguns acertos administrativos com a mesma. O candidato retorna e a psicóloga entrega o Renach assinado apto. Enquanto isso aguardo a outra psicóloga da parte da manhã, para fazer a entrevista no CAC, pois na parte da manhã não foi possível.

**Local: CAC “F”****Participante 10**

Data: 26/09/05

Início: 9 h                      Término: 11 h 50 min.

**Contato inicial:**

Fiz contato com a psicóloga com uma semana de antecedência para agendar a realização da entrevista e da observação da situação de trabalho. A visita ficou marcada para segunda-feira no período matutino, e a entrevista para quarta-feira.

**Descrição física do local:**

O CAC “F” fica localizado numa casa, a construção é antiga, mas foi reformada para acomodar o CAC. Fica próxima à DRP e de alguns CFCs. O CAC é dividido em vários ambientes. Logo na entrada fica a recepção onde há longarinas para as pessoas se acomodarem, uma mesa de canto com revistas e um pote de balas, uma mesa de uso privativo da secretária, uma mesa pequena ao lado com um computador, telefone e um arquivo suspenso móvel. A secretária recepciona as pessoas e atende ao telefone. Há em cima da mesa da secretária uma pasta para os agendamentos e um caderno de capa dura para os registros da saída dos Renach do CAC, um porta-lápis, caneta, borracha e um bloquinho para recados. Próximo à recepção fica a sala coletiva I, sala de atendimento individual e o almoxarifado (com os arquivos dos retestes de cada psicóloga e o material necessário a avaliação Psicológica). Dependendo, ali também é deixado o material já corrigido que fica arquivado em caixas. Essa sala é mantida trancada com chave, com acesso restrito, somente as psicólogas acessam esse local. Há, no lado esquerdo da sala de recepção, bebedouro e um mural com o horário de funcionamento do CAC, e o horário de trabalho das psicólogas, alvará do Corpo de Bombeiros, prefeitura e autorização do DETRAN. Paredes possuem quadros combinando com a decoração dos móveis, que é toda amarela e creme. Logo depois um pequeno corredor e dois banheiros (um masculino e um feminino). Uma sala é usada para lanches e reuniões, praticamente vazia, há somente uma mesa redonda e quatro cadeiras, um armário portátil para acomodar alguns materiais. Na frente dessa sala fica a sala II para atendimentos coletivos. É garantida a privacidade das salas, único incômodo são os vizinhos que às vezes fazem barulho e interferem no bem-estar das pessoas. Nas salas coletivas há 10 carteiras e cadeiras e uma pequena mesa de apoio em cada sala coletiva. Nos fundos da casa há um depósito usado para guardar material de limpeza.

**a) Fatos observados na variável organização do trabalho:**

O horário de funcionamento do CAC é das 8 h às 12 h e das 13 h 30 min às 16 h 30 min. Normalmente fecha nesse horário mas há expediente interno da secretária e das psicólogas até às 17 h 30min para reuniões quando necessário. Na parte da manhã a avaliação psicológica inicia às 9 h e à tarde às 14 h. O pessoal dos CFCs entrega os Renach dos candidatos com a identidade para a secretária que recebeu o pagamento de cada um deles (um guia de depósito, comprovando o pagamento) e anexa um recibo no Renach. Logo depois os candidatos são encaminhados a entrar na sala de atendimento coletivo 1. O número de candidatos nesse dia é 10. O agendamento dos candidatos é realizado com antecedência. Normalmente o pessoal do CFC liga ou vai pessoalmente ao CAC para marcar um horário. Todos os dias há oferta de turmas no períodos matutino e vespertino. As turmas de retestes são atendidas em dias distintos, de acordo com os horários das profissionais que ali trabalham. A psicóloga atende as turmas de retestes nas terças-feiras (matutino). A distribuição desses

agendamentos entre as profissionais que ali trabalham é feita de forma igualitária, permitindo o equilíbrio de contas no final do mês entre as profissionais.

As psicólogas têm horários definidos de trabalho (matutino e vespertino), mas sempre há duas psicólogas que ficam à disposição para atender as turmas e os CFCs diariamente. Como forma de controle dos agendamentos realizados no CAC é feito o registro num caderno onde é anotada a data do atendimento, nome completo do candidato e o número do cadastro do Renach. Sem esse cadastro não há agendamento. Para retirar os Renachs depois de concluído o processo da avaliação psicológica o pessoal dos CFCs e os candidatos assinam um protocolo de entrega que fica arquivado no CAC. Não há registros das informações dos candidatos atendidos. É pedido para cada candidato que entregue a xérox da identidade, onde é anotado nome do CFC e CNH. Essa xérox é anexada ao processo do candidato e fica arquivada. Os resultados de cada turma são liberados em folha padrão, contendo o dia da avaliação, período do dia, relação dos aprovados, número do cadastro, relação dos candidatos em reteste, constando data para uma nova avaliação e assinatura da psicóloga responsável. Essas folhas ficam arquivadas no CAC, e o pessoal do CFC anota a relação dos candidatos aprovados e recebe o Renach já assinado pelas psicólogas. Cada CFC tem sua pasta que fica guardado no arquivo móvel na recepção. Normalmente, de quinze em quinze dias é dado o prazo para uma nova avaliação. Como os resultados não são divulgados na mesma hora, quando o candidato retorna no prazo marcado do reteste é realizada a entrevista devolutiva, destacando as dificuldades apresentadas nas avaliações. Há exceções, que seguem critérios distintos de acordo com o problema apresentado e parecer de cada psicóloga. O resultado não é apresentado no mesmo dia da avaliação, normalmente de 24 a 48h. Os candidatos são avisados dessa necessidade e orientados para procurar o CAC ou o CFC onde estão inscritos no dia e horário em que o resultados da avaliação psicológica é liberado. O arquivo dos retestes fica no almoxarifado, sendo o acesso permitido somente para as profissionais de psicologia que ali trabalham.

#### **b) Fatos observados na variável procedimentos psicológicos:**

Às 9 h dá-se o início das entrevistas. São realizadas duas entrevistas individuais antes dos procedimentos coletivos na sala de atendimento coletiva. A psicóloga faz o questionamento seguindo um roteiro de perguntas existente na folha padrão para realizar a entrevista (sonda eixos temáticos como aspecto profissional, familiar, educacional, saúde e motivações para dirigir). Não faz nenhuma anotação na frente do candidato, só após a sua saída da sala é que as anotações são feitas. Após ter entrevistado e feito as anotações dos dois candidatos, eles se dirigem até a recepção para se juntar aos demais candidatos que ainda aguardam. Em seguida, a psicóloga se dirige até a sala de espera e solicita aos candidatos para lá entrarem. Entram dez, exatamente às 9: h 15 min. A psicóloga apresenta-se, fala da importância dos testes para obtenção da CNH e da simplicidade dos mesmos, da ética profissional, como também informa sobre o horário em que os resultados estarão disponíveis (quarta-feira). Também orienta que quem está fazendo pela auto-escola deve ligar para a auto-escola e quem está fazendo particular, deve procurar ou ligar para o CAC. O tempo investido nesse procedimento é de 5 minutos. Na sequência aplicou o 1º teste, o TACOM B. Dá instruções técnicas a respeito do teste, utilizando um quadro branco existente na sala e distribui nas três primeiras carteiras algumas folhas dos testes e solicitando que passem o restante para trás.

Durante o preenchimento dos dados no teste, um candidato fala que errou e a psicóloga o tranquiliza explicando que não é um teste ou outro que vai definir qualquer coisa, mas uma soma de procedimentos. Após o término desse teste, ela aplica o 2º teste, o TADIM. Utiliza os mesmos procedimentos, explica a respeito do teste e se dispõe a responder qualquer pergunta. Um dos candidatos vira a folha do teste antes da autorização da psicóloga para iniciar, mas ela



percebe e sutilmente chama atenção dizendo que é preciso respeitar as regras de trânsito, não se pode passar um sinal amarelo ou vermelho só porque se quer. Após o término do segundo teste, aplica o 3º teste, o palográfico e dá as instruções a respeito do mesmo. Utiliza o quadro para dar as explicações, responde alguns questionamentos feitos pelos candidatos, e após o término do teste, vem o 4º teste, o Suzy Cambraia. Feita a aplicação desse teste, que foi o último, ela diz a eles que estaria chamando alguns candidatos por ordem alfabética para dar o prosseguimento nas entrevistas. Pergunta se alguém se incomoda de estar respondendo ali no coletivo, uma vez que se trata de perguntas pessoais. Eles consentem e são realizadas três entrevistas ali junto com os demais. São 11 h 30 min e estão todos os testes aplicados. Os cinco candidatos que ainda não tinham realizado a entrevista voltam a ser entrevistados de forma individual. Depois de terminada a entrevista, a psicóloga devolve a carteira de identidade de cada um. A avaliação psicológica termina às 11 h 50 min.

**Local: CAC “F”**

**Participante 11**

Data: 27/09/05

Início: 14 h

Término: 16 h 10 min

**Contato inicial:**

Fiz contato com a psicóloga com uma semana de antecedência para agendar a realização da entrevista e da observação. A visita e a entrevista ficaram marcadas para quarta-feira no período vespertino.

**Descrição física do local:**

O CAC “F” fica localizado numa casa. Fica próxima à DRP e de alguns CFCs. O CAC é dividido em vários ambientes. Logo na entrada fica a recepção onde há longarinas para as pessoas se acomodarem. Uma mesa de canto com revistas e um pote de balas, uma mesa de uso privativo da secretária, uma mesa pequena ao lado com um computador, telefone e um arquivo suspenso móvel. A secretária recepciona as pessoas e atende ao telefone. Há em cima da mesa da secretária uma pasta para os agendamentos e um caderno de capa dura para os registros da saída dos Renach do CAC, um porta-lápis, caneta, borracha e um bloquinho para recados. Próximo à recepção fica a sala coletiva I, sala de atendimento individual e o almoxarifado (com os arquivos dos retestes de cada psicóloga e o material necessário à avaliação psicológica). Dependendo, ali também é deixado o material já corrigido que fica arquivado em caixas. Essa sala é mantida trancada com chave com acesso restrito, somente as psicólogas acessam esse local. Há, no lado esquerdo da sala de recepção, bebedouro e um mural com o horário de funcionamento do CAC e o horário de trabalho das psicólogas, alvará do Corpo de Bombeiros, prefeitura e autorização do DETRAN. Paredes possuem quadros combinando com a decoração dos móveis, que é toda amarela e creme. Logo depois um pequeno corredor e dois banheiros (um masculino e um feminino). Uma sala onde é usada para lanches e reuniões. Essa sala está praticamente vazia, há somente uma mesa redonda e quatro cadeiras, um armário portátil para acomodar alguns materiais. Na frente dessa sala fica a sala II para atendimentos coletivos. É garantida a privacidade das salas, único incômodo são os vizinhos que às vezes fazem barulho e interfere no bem-estar das pessoas. Nas salas coletivas há 10 carteiras e cadeiras e uma pequena mesa de apoio em cada sala coletiva. Nos fundos da casa há um depósito usado para guardar material de limpeza.

**a) Fatos observados na variável organização do trabalho:**

O horário de funcionamento do CAC é das 8 h às 12 h e das 13 h 30 min às 16 h 30 min. Normalmente fecha nesse horário mas há expediente interno da secretária e das psicólogas até às 17 h 30min para reuniões quando necessário. Na parte da manhã a avaliação

psicológica inicia às 9 h e à tarde às 14 h. O pessoal dos CFCs entrega os Renachs dos candidatos com a identidade para a secretária que recebeu o pagamento de cada um deles (um guia de depósito, comprovando o pagamento) e anexa um recibo no Renach. Logo depois os candidatos são encaminhados a entrar na sala de atendimento coletivo 1. O número de candidatos nesse dia é 10. O agendamento dos candidatos é realizado com antecedência. Normalmente o pessoal do CFC liga ou vai pessoalmente ao CAC para marcar um horário. Todos os dias há oferta de turmas no período matutino e vespertino. As turmas de retestes são atendidas em dias distintos de acordo com os horários das profissionais que ali trabalham. A psicóloga atende as turmas de retestes nas terças-feiras (matutino). A distribuição desses agendamentos entre as profissionais que ali trabalham é realizada de forma igualitária, permitindo o equilíbrio de contas no final do mês entre as profissionais.

As psicólogas têm horários definidos de trabalho (matutino e vespertino), mas sempre há duas psicólogas que ficam à disposição para atender as turmas e os CFCs diariamente. Como forma de controle dos agendamentos realizados no CAC é feito o registro num caderno onde é anotada a data do atendimento, nome completo do candidato e o número do cadastro do Renach. Sem esse cadastro não há agendamento. Para retirar os Renachs depois de concluído o processo da avaliação psicológica o pessoal dos CFCs e os candidatos assinam um protocolo de entrega que fica arquivado no CAC.

Não há registros das informações dos candidatos atendidos. É pedido para cada candidato que entregue a xérox da identidade, onde é anotado nome do CFC e CNH. Essa xérox é anexada ao processo do candidato e fica arquivada. A liberação dos resultados de cada turma é liberada em folha padrão, contendo o dia da avaliação, período do dia, relação dos aprovados, número do cadastro, relação dos candidatos em reteste, constando nova data para uma nova avaliação e assinatura da psicóloga responsável. Essas folhas ficam arquivadas no CAC, é o pessoal do CFC anotam a relação dos candidatos aprovados e recebem o Renach já assinado pelas psicólogas. Cada CFC tem sua pasta que fica guardado no arquivo móvel na recepção. Normalmente, de quinze em quinze dias, é dado o prazo para uma nova avaliação. Como os resultados não são divulgados na mesma hora, quando o candidato retorna no prazo marcado do reteste é realizada a entrevista devolutiva, destacando as dificuldades apresentadas nas avaliações. Há exceções que seguem critérios distintos de acordo com o problema apresentado e parecer de cada psicóloga. O resultado não é apresentado no mesmo dia da avaliação, normalmente de 24 a 48h. Os candidatos são avisados dessa necessidade e orientados para procurar o CAC ou o CFC onde estão inscritos no dia e horário em que o resultado da avaliação psicológica é liberado. O arquivo dos retestes fica no almoxarifado, sendo o acesso permitido somente para as profissionais de psicologia que ali trabalham.

#### **a) Fatos observados na variável procedimentos psicológicos:**

A psicóloga dá início às atividades realizando algumas entrevistas com os candidatos. Os procedimentos iniciaram às 14 h. São entrevistados 10 candidatos de forma individual. Ela segue um roteiro de perguntas mais ou menos assim: Quantos anos você tem? Estuda? Parou de estudar por quê? Por que quer tirar a CNH? Mora com quem? Você trabalha? Onde? Faz quanto tempo que trabalha? Antes trabalhava onde? Diga qual é a sua meta na vida? Diga um defeito seu? Diga uma qualidade sua? Você toma bebida alcoólica? Quando bebe? Diga uma pessoa que você admira? E o que admira nessa pessoa? As anotações são feitas na frente do candidato.

Após o fechamento das entrevistas ela encaminha o candidato para a recepção e dá orientação de que em seguida começará o teste coletivo. As entrevistas têm a duração de no máximo 5 min. Exatamente às 15 h 10 min a psicóloga convida os candidatos a entrarem na sala. Apresenta-se e diz que fará dois testes, um de atenção difusa e um de atenção concentrada, porque no trânsito o tempo todo temos que usar este tipo de atenção. Ela se

dirige até as carteiras dos candidatos e distribui as folhas do primeiro teste TACOM A. Logo em seguida dá orientações técnicas de como fazer o teste e utiliza o quadro branco para as instruções. Orienta que se alguém cometer algum erro, deverá fazer um círculo na questão errada. O círculo deve ser a borracha deles. Dá uma caminhada pela sala e, com o cronômetro na mão, autoriza a começarem a resolver o teste. Após o término desse teste ela o recolhe. Distribui e explica o 2º teste, o TADIM 2. Utilizando o quadro branco diz que eles têm 50 números na ordem crescente de um até 50 e afirma que quanto mais números fizerem melhor será o desempenho. Ela pergunta se alguém tem dúvida. Dois candidatos fazem perguntas sobre coisas que ela já tinha explicado, mas ela se aproxima deles e responde.

O terceiro teste aplicado é o palográfico. A psicóloga utiliza o quadro para dar as instruções técnicas e na sequência pergunta se alguém tem mais dúvidas. Ninguém se manifesta com perguntas, e ela autoriza a realização da testagem. Após essa testagem, a psicóloga distribui um questionário, dá orientações de como responder. No final da explicação, orienta que os candidatos que terminarem podem ir embora e pegar o resultado nos CFCs. Todo o procedimento descrito acima termina às 16 h 10 min.

#### **Local: CAC “F”**

#### **Participante 12**

Data: 28/09/05

Início: 8 h 40 min. Término: 11 h 30 min.

#### **Contato inicial:**

Fiz contato com a psicóloga com certa antecedência para agendar a realização da entrevista e da observação. A entrevista e a observação foram marcadas para quarta-feira no período matutino.

#### **Descrição física do local:**

O CAC “F” fica localizado numa casa, próxima à DRP e a alguns CFCs. O CAC é dividido em vários ambientes. Logo na entrada fica a recepção onde há longarinas para as pessoas se acomodarem, uma mesa de canto com revistas e um pote de balas, uma mesa de uso privativo da secretária, uma mesa pequena ao lado com um computador, telefone e um arquivo suspenso móvel. A secretária recebe as pessoas e atende ao telefone. Há em cima da mesa da secretária uma pasta para os agendamentos e um caderno de capa dura para os registros da saída dos Renachs do CAC, um porta-lápis, caneta, borracha e um bloquinho para recados. Próximo à recepção fica a sala coletiva I, sala de atendimento individual e o almoxarifado (com os arquivos dos retestes de cada psicóloga e o material necessário a avaliação Psicológica). Dependendo, ali também é deixado o material já corrigido que fica arquivado em caixas. Essa sala é mantida trancada com chave, com acesso restrito, somente as psicólogas acessam esse local. Há, no lado esquerdo da sala de recepção, bebedouro e um mural com o horário de funcionamento do CAC e o horário de trabalho das psicólogas, alvará do Corpo de Bombeiros, prefeitura e autorização do DETRAN. Paredes possuem quadros combinando com a decoração dos móveis que é toda amarela e creme. Logo depois um pequeno corredor e dois banheiros (um masculino e um feminino). Uma sala onde é usada para lanches e reuniões, está praticamente vazia, há somente uma mesa redonda e quatro cadeiras, um armário portátil para acomodar alguns materiais. Na frente dessa sala fica a sala II para atendimentos coletivos. É garantida a privacidade das salas, único incômodo são os vizinhos que às vezes fazem barulho e interferem no bem-estar das pessoas. Nas salas coletivas há 10 carteiras e cadeiras e uma pequena mesa de apoio. Nos fundos da casa há um depósito usado para guardar material de limpeza.

#### **a) Fatos observados na variável organização do trabalho:**

O horário de funcionamento do CAC é das 8 h às 12 h e das 13 h 30 min às 16 h 30 min. Normalmente fecha nesse horário mas há expediente interno da secretária e das psicólogas até às 17 h 30min para reuniões quando necessário. Na parte da manhã a avaliação psicológica inicia às 9 h e à tarde às 14 h. O pessoal dos CFCs entrega os Renachs dos candidatos com a identidade para a secretária que recebeu o pagamento de cada um deles (um guia de depósito, comprovando o pagamento) e anexa um recibo no Renach. Logo depois os candidatos são encaminhados a entrar na sala de atendimento coletivo 1. O número de candidatos nesse dia é 10. O agendamento dos candidatos é realizado com antecedência. Normalmente o pessoal do CFC liga ou vai pessoalmente ao CAC para marcar um horário. Todos os dias há oferta de turmas nos períodos matutino e vespertino. As turmas de retestes são atendidas em dias distintos de acordo com os horários das profissionais que ali trabalham. A psicóloga atende as turmas de retestes nas terças-feiras (matutino). A distribuição desses agendamentos entre as profissionais que ali trabalham é realizada de forma igualitária, permitindo o equilíbrio de contas no final do mês entre as profissionais.

As psicólogas têm horários definidos de trabalho (matutino e vespertino), mas sempre há duas psicólogas que ficam à disposição para atender as turmas e os CFCs diariamente. Como forma de controle dos agendamentos realizados no CAC é feito o registro num caderno, onde é anotada a data do atendimento, nome completo do candidato e o número do cadastro do Renach. Sem esse cadastro não há agendamento. Para retirar os Renach depois de concluído o processo da avaliação psicológica o pessoal dos CFCs e os candidatos assinam um protocolo de entrega que fica arquivado no CAC.

Não há registros das informações dos candidatos atendidos. É pedido para cada candidato que entregue a xérox da identidade, onde é anotado nome do CFC e CNH. Essa xérox é anexada ao processo do candidato e fica arquivada. A liberação dos resultados de cada turma é liberada em folha padrão, contendo o dia da avaliação, período do dia, relação dos aprovados, número do cadastro, relação dos candidatos em reteste, constando nova data para uma nova avaliação e assinatura da psicóloga responsável. Essas folhas ficam arquivadas no CAC, e o pessoal do CFC anota a relação dos candidatos aprovados e recebem o Renach já assinado pelas psicólogas. Cada CFC tem sua pasta que fica guardada no arquivo móvel na recepção. Normalmente, de quinze em quinze dias, é dado o prazo para uma nova avaliação. Como os resultados não são divulgados na mesma hora, quando o candidato retorna no prazo marcado do reteste é realizada a entrevista devolutiva, destacando as dificuldades apresentadas nas avaliações. Há exceções, que seguem critérios distintos de acordo com o problema apresentado e parecer de cada psicóloga. O resultado não é apresentado no mesmo dia da avaliação, normalmente de 24 a 48h. Os candidatos são avisados dessa necessidade e orientados para procurar o CAC ou o CFC onde estão inscritos no dia e horário em que o resultado da avaliação psicológica é liberado. O arquivo dos retestes fica no almoxarifado, sendo o acesso permitido somente para as profissionais de psicologia que ali trabalham.

#### **b) Fatos observados na variável procedimentos psicológicos:**

A psicóloga começa os procedimentos realizando as entrevistas, inicialmente com oito pessoas. Essa atividade teve início às 8 h 40 min. A psicóloga segue um roteiro pronto para questionar os candidatos. Após terminar a entrevista, a psicóloga encaminha os candidatos para a sala de espera e pede que aguardem para realizar o teste coletivo. Quando encerradas as entrevistas, solicita que os candidatos entrem na sala. Apresenta-se e fala que as pessoas que estavam ali têm a intenção de obter a CNH ou revalidar a carteira de motorista, que é o caso de um dos candidatos. Para isso enfatiza ser necessário passar por uma avaliação psicológica, que no passado se dizia “psicotécnico” quando o candidato fazia apenas uma bateria de testes e já tinha o resultado. Hoje em dia não é mais assim, é por meio de uma soma de procedimentos chamada de avaliação psicológica que será possível obter a CNH. Ela expõe

que geralmente quem vem fazer a avaliação fica um pouco nervoso, e que isso pode atrapalhar nos resultados, então sugere que fiquem calmos, diz que os testes são simples e que vai aplicar dois testes, de atenção e de personalidade. O tempo nesse procedimento é de 5 minutos. A psicóloga já está com o número exato de teste que vai aplicar sobre a sua mesa.

Dirige-se em direção às carteiras dos candidatos e distribui o 1º teste, o TADIS I, e após entregar a todos, pede para que coloquem o nome, a data e a categoria e dá orientação para não virarem as folhas. Vai até o quadro localizado na sala e dá as instruções técnicas de como responder o teste. Pergunta se alguém tem dúvida, pega um cronômetro na mão e dá orientação para começarem. Logo depois o tempo determinado para executar o teste se esgota e ela pede para pararem e começa a recolher as provas. Em seguida, inicia a aplicação do 2º teste, o TEDIF I.

Dirige-se até sua mesa onde estão organizados os testes na quantidade certa para a turma e distribui de carteira em carteira, dando orientação para colocarem a data, preenchendo os nomes e para não virarem a folha. Vai até o quadro para dar as explicações necessárias à aplicação de teste, confere se todos entenderam e com o cronômetro na mão solicita que iniciem. Após o término desse teste dá início a aplicação do 3º teste que é a figura humana. Distribui nas mesas dos candidatos um questionário e dá orientação para assinarem. Após terem terminado diz que este serve como um documento, pede para colocarem embaixo da carteira e só responderem quando acabarem o teste que aplicaria no momento.

Os candidatos receberam o questionário e o colocaram sobre a carteira, então ela distribui de carteira em carteira uma folha em branco, pede para os candidatos trocarem as canetas por lápis e permite que usem a borracha. Solicita-lhes que desenhem uma casa, orienta para quem finalizar colocar o desenho sobre a carteira. Nesse procedimento ela não usou o cronômetro. Todos finalizaram com exceção de um candidato que demorou, foi além do tempo dos demais candidato. O candidato terminou o desenho da casa e os demais esperaram que ele terminasse. Em seguida, a psicóloga distribui outra folha em branco, só não distribui para aquele que ainda não havia acabado e solicita aos demais que colocassem o nome em qualquer lugar na folha em branco que acabara de distribuir.

O candidato que ainda fazia o desenho termina logo em seguida e coloca o desenho da casa debaixo da mesa; a psicóloga entrega a folha em branco para ele. Solicita ao grupo que desenhe uma árvore, diz que nesse teste o tempo é livre, mas, que a maioria das pessoas que o fazem, levam de 2 a 4 minutos para realizar. Então, ela sugere que 4 minutos sejam suficientes e deu instruções para começar. Quando terminou os 4 minutos, a psicóloga pede para terminar e dá orientação para colocarem a folha sobre a carteira. Distribui mais uma folha em branco para eles desenharem uma figura humana, uma pessoa e estipula o tempo de 5 minutos para a execução. Após passarem os 5 minutos ela deu sinaliza para encerrarem e entrega uma outra folha com perguntas a respeito dos desenhos e orienta, que quem quiser olhar os desenhos para responder as perguntas, pode colocar os desenhos sobre a mesa. Em seguida, instrui para que quem termine comece a responder o questionário que estava debaixo da carteira. A psicóloga orienta aqueles que terminam que estão liberados para ir embora, pois o resultado estará disponível sexta-feira nos CFCs ou no CAC com a secretária.

**ANEXO A - Resolução CFP n. 014/00 de 20 de dezembro de 2000<sup>37</sup>**

Institui o título profissional de Especialista em Psicologia e dispõe sobre normas e procedimentos para seu registro.

O CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA, no uso de suas atribuições legais e regimentais, que lhe são conferidas pela Lei nº 5.766, de 20 de dezembro de 1971 e;

CONSIDERANDO o Art.11, do Capítulo IV da Lei 5.766 de 20/12/1971, e o Art.43 do Capítulo VII, Seção I, do Decreto 79.822 de 17/06/1977, que estabelece a inscrição do profissional nas qualidades de Psicólogo e Psicólogo Especialista e;

CONSIDERANDO a necessidade de estabelecer normas e procedimentos para o registro de Especialista em Psicologia e;

CONSIDERANDO os avanços da Ciência Psicológica, os quais têm propiciado a emergência de áreas de conhecimento específico para a atuação do profissional de Psicologia e;

CONSIDERANDO as sugestões apresentadas pelos Conselhos Regionais de Psicologia,

**RESOLVE:**

Art. 1º – Fica instituído o título profissional de Especialista em Psicologia e o respectivo registro, a ser concedido pelo Conselho Federal de Psicologia, através dos Conselhos Regionais de Psicologia, aos profissionais psicólogos inscritos, e no pleno gozo de seus direitos, nos termos que estabelece a presente Resolução.

Art. 2º - Caberá à Plenária do Conselho Regional de Psicologia, o recebimento e o exame dos documentos probatórios, assim como a aprovação da concessão do título de Especialista.

§ 1º – O Psicólogo dirigirá um requerimento ao Presidente do CRP onde tiver inscrição principal, instruído com cópias autenticadas de um dos seguintes documentos:

I- Certificado ou diploma conferido por instituição de ensino superior reconhecida pelo Ministério da Educação, desde que atenda a esta Resolução;

II- Certificado conferido pelas entidades nacionais ministrantes de cursos de especialização, desde que atendam a esta Resolução;

III- Documento de aprovação em concursos de provas e títulos prestados junto às Sociedades e Associações nacionais devidamente credenciadas pelo CFP.

§ 2º – O CFP poderá delegar poderes para o credenciamento referido no parágrafo anterior.

§ 3º – O Conselho Regional de Psicologia, após a análise da documentação apresentada e constatada sua autenticidade, dará parecer conclusivo sobre a concessão do

<sup>37</sup> <[http://www.psicologia-online.org.br/legislacao/leg\\_resolucoes2000.cfm](http://www.psicologia-online.org.br/legislacao/leg_resolucoes2000.cfm)>. Acesso em: 25 mar. 2005.

título de Psicólogo Especialista, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados a partir do recebimento comprovado em protocolo.

§ 4º – Após a concessão do título de Especialista, o Conselho Regional de Psicologia procederá ao devido registro, fazendo constar na Carteira de Identidade Profissional.

Art. 3º – As especialidades a serem concedidas são as seguintes:

- Psicologia Escolar / Educacional;
- Psicologia Organizacional e do Trabalho;
- Psicologia de Trânsito;
- Psicologia Jurídica;
- Psicologia do Esporte;
- Psicologia Hospitalar;
- Psicologia Clínica;
- Psicopedagogia;
- Psicomotricidade.

Parágrafo único – Novas especialidades poderão ser regulamentadas, pelo CFP, sempre que sua produção teórica, técnica e institucionalização social assim as justifiquem.

Art. 4º - O título concedido ao psicólogo será denominado “Especialista em”, seguido pela área da especialidade.

Art. 5º - Para habilitar-se ao Título de Especialista e obter o registro, o psicólogo deverá estar inscrito no Conselho Regional de Psicologia há pelo menos 02 (dois) anos e atender a um dos requisitos que se seguem:

I – ter certificado ou diploma de conclusão de curso de especialidade conferido por instituição de ensino superior legalmente reconhecida pelo Ministério da Educação;

II – ter concluído curso de especialização, obtido através de Sociedades e Associações Nacionais credenciadas pelo CFP, cujo núcleo formador atenda aos seguintes requisitos:

a) Seja pessoa jurídica associada a um órgão representativo da área (Associação, Sociedade), como também à ABEP.

b) Tenha pelo menos uma turma com curso já concluído.

c) Seja registrado no CRP da sua área de atuação.

III – ter sido aprovado no exame teórico e prático, promovido anualmente pelo CFP e comprovar prática profissional na área por mais de 2 (dois) anos.

§ 1º – O CFP poderá delegar poderes a outras entidades para realização do exame teórico e prático de que trata o inciso III.

§ 2º – Os cursos de especialização referidos nos incisos I e II deverão atender aos seguintes critérios:

I- ter duração mínima de 500 (quinhentas) horas;

II- a carga horária mínima referente à concentração específica da Especialidade deve corresponder a 80% (oitenta por cento) da carga horária total do curso;

III- a área de concentração específica da especialidade deve ter no mínimo 30% (trinta por cento) de prática;

IV- para conclusão do curso, exige-se uma monografia, cuja elaboração não esta incluída na carga horária de 500 (quinhentas) horas e deve estar voltada à área de especialidade a que se destina.

Art. 6º - O profissional de Psicologia poderá obter até 02 (dois) títulos de Especialista.

Art. 7º - Ao indeferimento do registro do título de Especialista caberá recurso, no prazo de 30 (trinta) dias, contados de sua ciência, ao Conselho Federal de Psicologia, que terá 90 (noventa) dias para emitir parecer.

Art. 8º - No prazo máximo de 270 (duzentos e setenta) dias contados a partir do 90º (nonagésimo) dia da data de vigência da Resolução, podem requerer o registro de Especialista em Psicologia, todos aqueles que cumprirem as seguintes exigências:

I – estar registrado no Conselho Regional de Psicologia há pelo menos 5 (cinco) anos, sem cancelamento;

II - apresentar documentação comprobatória de experiência profissional na área por, no mínimo, 05 (cinco) anos.

Art. 9º - No prazo de 90 (noventa) dias, o CFP editará portaria regulamentando os procedimentos, tipos de documentos comprobatórios, critérios de aceitação e demais questões operacionais não especificadas nesta resolução.

Art. 10 - Os casos omissos serão resolvidos pelo Plenário do Conselho Federal de Psicologia.

Art. 11 - Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 12 - Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília (DF), 20 de dezembro de 2000.

ANA MERCÊS BAHIA BOCK  
Conselheira presidente



## **ANEXO B - Atribuições profissionais dos Psicólogos do Trânsito segundo a Classificação Brasileira de Ocupações**

### **Atribuições Profissionais do Psicólogo no Brasil<sup>38</sup>**

Contribuição do Conselho Federal de Psicologia ao Ministério do Trabalho para integrar o catálogo brasileiro de ocupações – enviada em 17 de outubro de 1992.

Procede ao estudo e análise dos processos intrapessoais e das relações interpessoais, possibilitando a compreensão do comportamento humano individual e de grupo, no âmbito das instituições de várias naturezas, onde quer que se dêem estas relações. Aplica conhecimento teórico e técnico da psicologia, com o objetivo de identificar e intervir nos fatores determinantes das ações e dos sujeitos, em sua história pessoal, familiar e social, vinculando-as também a condições políticas, históricas e culturais.

O Psicólogo, dentro de suas especificidades profissionais, atua no âmbito da educação, saúde, lazer, trabalho, segurança, justiça, comunidades e comunicação com o objetivo de promover, em seu trabalho, o respeito à dignidade e integridade do ser humano.

Contribui para a produção do conhecimento científico da psicologia através da observação, descrição e análise dos processos de desenvolvimento, inteligência, aprendizagem, personalidade e outros aspectos do comportamento humano e animal; analisa a influência de fatores hereditários, ambientais e psicosociais sobre os sujeitos na sua dinâmica intrapsíquica e nas suas relações sociais, para orientar-se no psicodiagnóstico e atendimento psicológico; promove a saúde mental na prevenção e no tratamento dos distúrbios psíquicos, atuando para favorecer um amplo desenvolvimento psicossocial; elabora e aplica técnicas de exame psicológico, utilizando seu conhecimento e práticas metodológicas específicas, para conhecimento das condições do desenvolvimento da personalidade, dos processos intrapsíquicos e das relações interpessoais, efetuando ou encaminhando para atendimento apropriado, conforme a necessidade. Participa da elaboração, adaptação e construção de instrumentos e técnicas psicológicas através da pesquisa, nas instituições acadêmicas, associações profissionais e outras entidades cientificamente reconhecidas. Realiza divulgação e troca de experiência nos eventos da profissão e comunidade científica e, à população em geral, difunde as possibilidades de utilização de seus recursos.

O psicólogo desempenha suas funções e tarefas profissionais individualmente e em equipes multiprofissionais, em instituições privadas ou públicas, em organizações sociais formais ou informais, atuando em: hospitais, ambulatórios, centros e postos de saúde, consultórios, creches, escolas, associações comunitárias, empresas, sindicatos, fundações, varas da criança e do adolescente, varas de família, sistema penitenciário, associações profissionais e/ou esportivas, clínicas especializadas, psicotécnicos, núcleos rurais e nas demais áreas onde as questões concernentes à profissão se façam presentes e sua atuação seja pertinente.

#### **Psicólogo do Trânsito**

- 1- Desenvolve pesquisa científica no campo dos processos psicológicos, psicossociais e psicofísicos relacionados ao problema do trânsito.
- 2- Realiza exames psicológicos de aptidão profissional em candidatos a habilitação para dirigir veículos automotores(“Psicotécnicos”).

<sup>38</sup> <[http://www.psicologia.online.org.br/legislação/pdf/atr\\_prof\\_psicologo.pdf](http://www.psicologia.online.org.br/legislação/pdf/atr_prof_psicologo.pdf)>. Acesso em: 25 mar. 2005.

- 3- Assessora no processo de elaboração e implantação de sistemas de sinalização de trânsito, especialmente no que concerne a questões de transmissão, recepção e retenção de informações.
- 4- Participa de equipes multiprofissionais voltadas à prevenção de acidentes de trânsito.
- 5- Desenvolve, na esfera de sua competência, estudos e projetos de educação de trânsito.
- 6- Contribui nos estudos e pesquisas relacionados ao comportamento individual e coletivo na situação de trânsito, especialmente nos complexos urbanos.
- 7- Estuda as implicações psicológicas do alcoolismo e de outros distúrbios nas situações de trânsito.
- 8- Avalia a relação causa-efeito na ocorrência de acidentes de trânsito, levantando atitudes-padrão nos envolvidos nessas ocorrências e sugerindo formas de atenuar as suas incidências.
- 9- Aplica e avalia novas técnicas de mensuração da capacidade psicológica dos motoristas.
- 10- Colabora com a justiça e apresenta, quando solicitado, laudos, pareceres, depoimentos etc;
- 11- Servindo como instrumentos comprobatórios para melhor aplicação da lei e justiça;
- 12- Atua como perito em exames para motorista, objetivando sua readaptação ou reabilitação profissional.

**ANEXO C - DECRETO DO GOVERNO DO ESTADO DE SANTA CATARINA<sup>39</sup>**

Decreto nº 1.638, de 5 de abril de 2004

Regulamenta a atividade de psicólogo perito examinador de trânsito no Estado de Santa Catarina.

O GOVERNADOR DO ESTADO DE SANTA CATARINA, usando da competência privativa que lhe confere o art. 71, I e III da Constituição do Estado, e tendo em vista o disposto na Lei Estadual nº 12.291, de 21 de junho de 2002,

DECRETA:

**CAPÍTULO I****Disposições Gerais**

Art. 1º - O presente Decreto regulamenta o credenciamento de Psicólogos para a realização dos exames de avaliação psicológica em candidatos à obtenção da permissão, mudança de categoria, renovação da carteira nacional de habilitação para a condução de veículos automotores do condutor que exerce atividade remunerada ao veículo e outros exames previstos na legislação ou exigidos pela Autoridade de Trânsito.

Art. 2º - O credenciamento a que se refere o artigo anterior consiste na permissão expedida pelo Diretor do DETRAN/SC, nos termos do art. 22, incisos I, II, X e XI, e art. 148, todos da Lei nº 9.503/97, com as alterações impostas pelas Leis nº 9.602/98, 10.350/01 e da Resolução nº 51/98, alterada pela Resolução nº 80/98, ambas do CONTRAN, Lei Estadual 12.291/2002 e deste Decreto.

§ 1º - O credenciamento de Psicólogos é intransferível, feito a título precário e discricionário, e sua manutenção fica sujeita ao interesse da administração pública.

§ 2º - O processo de credenciamento será feito em duas etapas, da seguinte forma:

I – a primeira etapa compreenderá o protocolo no DETRAN/SC, por parte do interessado, da Carta de Intenção de Credenciamento, e a expedição por parte do Órgão de Trânsito do Certificado de Habilitação, se o candidato cumprir as exigências legais estabelecidas neste Decreto;

II – de posse do Certificado de Habilitação, o candidato terá o prazo de até 90 (noventa) dias para cumprir as exigências estabelecidas neste Decreto, quando então será autorizado, por meio de credenciamento, a prestar os serviços.

§ 3º - O Diretor do DETRAN/SC fará publicar no Diário Oficial do Estado edital fixando o prazo para o recebimento das Cartas de Intenção de Credenciamento, sempre que necessário à ampliação do quadro de profissionais, contendo o local de atuação e a quantidade de vagas disponível.

Art. 3º - O credenciamento será feito por Município.

<sup>39</sup> <<http://www.detran.sc.gov.br/legislacao/legis.htm>>. Acesso em: 12 abr. 2005.

Parágrafo único – No Município que não possua profissionais credenciados, o atendimento será realizado no Município sede da CIRETRAN, se o Diretor do DETRAN/SC não dispuser de modo diverso.

Art. 4º - O número de credenciamentos em cada Município será regulado pela demanda de exames distribuídos ao conjunto de Psicólogos credenciados.

§ 1º - Cada profissional somente poderá obter um credenciamento e o atendimento será restrito à área de abrangência do Município, salvo quando autorizado pelo Diretor do DETRAN/SC a atender demanda de Município sem profissional credenciado.

§ 2º - A distribuição dos exames será feita pelo órgão de trânsito, conforme listagem dos profissionais credenciados, repartindo-se a demanda de forma equitativa entre todos os profissionais, conforme disposição constante deste Decreto.

Art. 5º - O prazo de vigência do credenciamento será anual e renovável, com a expedição de alvará de autorização ao profissional, para cada período.

Parágrafo único – O DETRAN/SC fará vistorias periódicas nos locais onde se realizam os serviços para avaliar a sua qualidade e as condições das instalações, possibilitando a análise da conveniência ou não da manutenção do credenciamento.

Art. 6º - O valor máximo a ser cobrado pelo exame psicológico será aquele obtido da tabela de honorários profissionais do Conselho Federal de Psicologia.

§ 1º - O exame psicológico (avaliação psicológica) é de R\$ 64,28 (sessenta e quatro reais e vinte e oito centavos).

§ 2º - Em caso de complementação do exame (re-teste), o interessado arcará com 50% (cinquenta por cento) do valor do primeiro exame.

§ 3º - O valor poderá ser reajustado anualmente, por Portaria do Diretor do DETRAN/SC, levando-se em consideração a tabela referida no caput deste artigo, considerando-se, ainda, o interesse público e a justa remuneração dos profissionais credenciados.

Art. 7º - O pagamento será feito diretamente ao profissional, que emitirá recibo impresso tipograficamente ou por formulário de computador em 3 (três) vias, contendo nome, CRP e CPF do profissional, endereço do local de atendimento, nome e CPF do candidato e valor cobrado, expresso em números e por extenso.

§ 1º - A primeira via deverá ser entregue ao candidato, a segunda anexada ao processo e a terceira arquivada pelo profissional.

§ 2º - O recibo poderá ser substituído por Nota Fiscal de Serviços, em número de vias igual ou superior ao previsto no caput, conforme dispuser a legislação tributária.

Art. 8º - Sempre que os profissionais credenciados para um Município estejam atendendo diariamente a cota limite, com demanda que gere lista de espera igual ou superior a 3 (três) dias úteis e por período igual ou superior a 3 (três) meses, o Diretor do DETRAN/SC poderá abrir edital de credenciamento para novos profissionais.

§ 1º - Apurar-se-á o volume de candidatos que deixa de ser atendido por dia, chegando-se a uma média dos últimos três meses.

§ 2º - Obtida a média diária conforme disposto no parágrafo anterior, estabelece-se o número de novos profissionais a razão de 1 (um) Psicólogo para cada cinco candidatos em lista de espera.

§ 3º - Considera-se lista de espera a marcação de exames para o segundo dia útil posterior ao dia em que o candidato solicita o exame, em diante, estando o dia útil imediatamente posterior com todos os horários preenchidos.

Art. 9º - Se o número de Psicólogos interessados no credenciamento for superior ao número de vagas existente, a seleção dar-se-á observando-se os seguintes requisitos:

I - por ordem, títulos de Doutor, Mestre e Especialista nas áreas de avaliação psicológica e de psicologia de trânsito, diplomas ou certificados de participação em cursos de aperfeiçoamento profissional nas áreas de avaliação psicológica e de psicologia de trânsito;

II – antigüidade no exercício das atividades de Psicólogo, certificada pelo Conselho de Psicologia;

III - maior tempo de experiência com avaliação psicológica;

IV - maior idade.

Art. 10 - Anualmente os Psicólogos poderão ser convocados, até duas vezes, para participar de cursos de aperfeiçoamento, seminários ou palestras, promovidos pelo DETRAN/SC ou por este indicados, no território catarinense, com todas as despesas correndo por conta do profissional.

## CAPÍTULO II

### DA HABILITAÇÃO, DO PEDIDO DE CREDENCIAMENTO, DAS INSTALAÇÕES

#### Seção I - Da Habilitação

Art. 11 - Os interessados em obter o credenciamento deverão apresentar Carta de Intenção de Credenciamento, indicando o Município do seu interesse, de acordo com o modelo definido no Anexo I deste Decreto, acompanhada dos seguintes documentos:

I - diploma de Graduação de Psicólogo;

II - comprovante de inscrição em Conselho Regional de Psicologia há mais de um ano e estar com o registro de psicólogo atualizado no respectivo CRP;

III - comprovante de ter experiência mínima de um ano na área de avaliação psicológica;

IV - comprovante de ter concluído o Curso de Capacitação para Psicólogo Responsável pela Avaliação Psicológica como Perito Examinador de Trânsito, ministrado por universidade ou faculdade pública ou privada reconhecida pelo MEC;

V - declaração pessoal aceitando o credenciamento nas condições estabelecidas por este Decreto;

VI - curriculum vitae acompanhado de fotocópia autenticada da identidade emitida pelo conselho profissional, do CPF e da CNH, se possuir, além dos demais documentos citados no currículo;

VII - certidões negativas expedidas pelos cartórios de distribuição cível, de protestos e criminal do interessado;

Parágrafo único – A Carta de Intenção de Credenciamento será dirigida ao Diretor do DETRAN/SC, podendo ser protocolada na CIRETRAN da área que pretende atuar, que encaminhará ao Órgão de Trânsito Estadual.

Art. 12 - A Carta de Intenção de Credenciamento será avaliada levando-se em conta o atendimento ao disposto neste Decreto, no Código de Trânsito Brasileiro e nas Resoluções do CONTRAN.

Art. 13 - Preenchidos os requisitos exigidos para a apresentação da Carta de Intenção de Credenciamento, obedecidos os demais critérios estabelecidos por esta Portaria, o Diretor do DETRAN/SC expedirá o Certificado de Habilitação, que terá validade por 90 (noventa) dias, possibilitando, nesse período, que o interessado formule pedido de credenciamento.

#### Seção II - Do pedido de Credenciamento

Art. 14 - O pedido de credenciamento deverá ser acompanhado da seguinte documentação:

I – cópia do Certificado de Habilitação;

II – declaração indicando o local em que serão realizados os exames;

III – declaração de que o local de realização dos exames está de acordo com a legislação municipal e não contém qualquer ônus que possa impedir as atividades durante o período de credenciamento;

IV – declaração de que o conteúdo dos documentos apresentados junto com a Carta de Intenção de Credenciamento continua válido;

V – plano de trabalho contendo os testes e exames que serão desenvolvidos;

VI – comprovante de inscrição no Conselho Regional de Psicologia do Estado de Santa Catarina - CRP/SC;

VII – descrição das dependências e instalações, instruída por planta baixa em escala 1:100;

VIII – relação e descrição dos aparelhos e equipamentos disponíveis.

IX – relação dos funcionários do local em que as atividades serão desempenhadas;

X – certidões negativas expedidas pelos cartórios de distribuição cível, de protestos e criminal, dos funcionários do local em que as atividades serão desempenhadas;

Parágrafo único – Qualquer alteração posterior em relação às informações contidas nos documentos fornecidos ao DETRAN/SC deverá ser comunicada ao seu Diretor, para avaliação.

#### Seção III - Das instalações

Art. 15 - Os locais de realização da Avaliação Psicológica devem ser de atividade exclusiva para esse tipo de procedimento, não podendo estar localizados em ambulatórios, hospitais ou conjuntamente em consultórios de outras especialidades.

§ 1º - Poderão ser credenciados para o mesmo local, Médicos com título de especialista em Medicina de Tráfego com Curso de Capacitação para Médico Perito Examinador Responsável pelo Exame de Aptidão Física e Mental para condutores de veículos automotores e Psicólogos para a realização dos exames estabelecidos neste Decreto, com

atividades a serem desenvolvidas no mesmo local, destinados exclusivamente para esta atividade, os quais serão denominados CAC – Centro de Avaliação de Condutores.

§ 2º - Os credenciados somente poderão realizar exames no local para o qual obtiveram autorização.

Art. 16 - O pedido de transferência ou modificação do local de atendimento dependerá de prévia e expressa concordância do Diretor do DETRAN/SC.

Art. 17 - A sala de recepção deve ser ampla o suficiente para a demanda prevista, e, deverá estar em local visível e de fácil acesso ao público, mural contendo a tabela de preços e os alvarás do DETRAN, da Prefeitura, do Corpo de Bombeiros e Sanitário.

Art. 18 - As instalações para a realização da avaliação psicológica deverão conter:

I – sala de recepção e espera;

II – espaço físico que possibilite a realização de testes coletivos, com pelo menos 12 m<sup>2</sup>;

III – espaço físico que possibilite a realização de teste individual e entrevista;

IV – sala para almoxarifado e arquivo;

V – no mínimo dois banheiros, sendo um masculino e um feminino;

VI – sistema de informática e comunicação de dados compatíveis com as necessidades dos sistemas do Órgão de Trânsito;

§ 1º - As salas para a aplicação dos testes deverão obedecer as normas estabelecidas nos respectivos manuais de aplicação dos testes.

§ 2º - Os instrumentos e/ou equipamentos técnicos necessários serão testes e/ou aparelhos que deverão seguir rigorosamente as especificações de seus manuais.

Art. 19 - Preenchidos todos os requisitos e condições de credenciamento, assim como atendido o interesse da administração pública no pedido formulado, será realizada vistoria no local, com a emissão do respectivo laudo.

§ 1º - Na vistoria será verificada a satisfação dos requisitos e condições constantes deste Decreto e das Resoluções do CONTRAN.

§ 2º - A vistoria será repetida anualmente ou a qualquer tempo a critério do DETRAN/SC.

### CAPÍTULO III

#### DA PERMISSÃO, DA FISCALIZAÇÃO E DOS EXAMES

##### Seção I - Da Permissão

Art. 20 - Estando o processo de credenciamento instruído com o Laudo de Vistoria conclusivo e com os demais documentos, será emitido parecer e submetido ao Diretor do DETRAN/SC, para aprovação.

Art. 21 - Atendidas todas as exigências, o Diretor do DETRAN/SC autorizará por meio de credenciamento o Psicólogo permissionário para a realização dos exames de avaliação psicológica em candidatos à obtenção da permissão, mudança de categoria, renovação da carteira nacional de habilitação para a condução de veículos automotores do

condutor que exerce atividade remunerada ao veículo e outros exames previstos na legislação ou exigidos pela Autoridade de Trânsito.

§ 1º - A Permissão compreende a publicação de Portaria no Diário Oficial do Estado e a expedição ao interessado do Alvará de Credenciamento.

§ 2º - Da Portaria constará:

I – indicação do profissional, com o respectivo número de inscrição no CRP/SC.

II – local de funcionamento;

III – prazo de validade;

IV – precariedade do credenciamento;

V – valor da prestação do serviço.

§ 3º - O Alvará de Credenciamento deverá ser afixado em local visível e de acesso ao público.

§ 4º - Serão indeferidos os pedidos ou cancelados os credenciamentos dos Psicólogos que mantenham vínculos com Centros de Formação de Condutores, Despachantes ou Fabricantes de Placas de veículos.

§ 5º - Considera-se vínculo, anterior ou superveniente, a participação societária, a realização de quaisquer negócios com Centro de Formação de Condutores, Despachantes ou Fabricantes de Placas de veículos.

§ 6º - É vedado ao Psicólogo lotado em qualquer dos órgãos da Secretaria de Estado da Segurança Pública e Defesa do Cidadão o credenciamento para exercer as funções remuneradas pelo particular, previstas neste Decreto, salvo se houver compatibilidade de horários.

## Seção II - Da Fiscalização

Art. 22 - A fiscalização dos serviços dos Psicólogos credenciados realizar-se-á por servidores públicos designados pelo Diretor do DETRAN/SC e Psicólogos Policiais, em conjunto ou isoladamente, com Psicólogos designados pelo CRP/SC.

Parágrafo único – A fiscalização que não envolva a competência técnica-profissional do Psicólogo, poderá ser realizada exclusivamente por servidores públicos do DETRAN/SC.

Art. 23 - A equipe de fiscalização emitirá Auto de Infração contendo relato sucinto das irregularidades e deficiências encontradas, oferecendo prazo de 5 (cinco) dias para regularizar a situação ou apresentar defesa.

§ 1º - Sanadas as irregularidades, o auto de infração poderá ser arquivado pelo Diretor do DETRAN/SC, após parecer da Assessoria Jurídica.

§ 2º - Não sendo sanadas as irregularidades ou opinando a Assessoria Jurídica neste sentido, será instaurado processo administrativo.

§ 3º - O Diretor do DETRAN/SC poderá, com a instauração do processo administrativo, justificadamente, suspender preventivamente as atividades do profissional ou interditar todo o local de trabalho.

§ 4º - Tratando-se de infração que, por sua gravidade, gere ou possa gerar comoção pública ou prejuízo de qualquer ordem aos candidatos, o Diretor do DETRAN/SC poderá,



antes da instauração do processo administrativo, suspender imediatamente, como medida cautelar, o profissional infrator ou todo o local de trabalho.

### Seção III - Dos Exames

Art. 24 - O horário de atendimento divide-se em dois turnos de trabalho, sendo um das 08.00 às 12.00 horas e outro das 14.00 às 18.00 horas, de segunda a sexta-feira.

§ 1º - É facultativo o funcionamento aos sábados das 08.00 às 12.00 horas, limitado a 5 (cinco) atendimentos.

§ 2º - Os profissionais informarão ao órgão de trânsito, até o dia 20 (vinte) de cada mês, a agenda com o quadro de horários disponível para o mês subsequente.

§ 3º - A sessão de exames inicia-se sempre às 08.00 horas ou às 14.00 horas, com as provas coletivas. As entrevistas individuais serão realizadas na sequência, com todos os candidatos, podendo estender-se além do final do expediente.

§ 4º - A sessão de exames e entrevistas será realizada com o mínimo de 1 (um) candidato e o máximo de 5 (cinco) em cada turno de trabalho.

§ 5º - Os Psicólogos não poderão exceder a cota máxima de 10 (dez) exames por dia.

§ 6º - Os exames serão repartidos no dia, conforme quadro de horário previamente divulgado pelos profissionais, encaminhando-se um candidato para cada Psicólogo até ser atingido o número de atendimentos programado pelo profissional, para aquela faixa de horários.

§ 7º - Os profissionais instalados no centro da cidade ou nas proximidades do órgão de trânsito, receberão equitativamente a demanda de candidatos. Aqueles que se instalarem em local diverso, receberão a demanda da área geográfica próxima, desde que não implique dificuldade de acesso para o candidato.

§ 8º - Os exames serão agendados sempre para dia seguinte, salvo quando todos os profissionais atingirem o limite diário de exames.

Art. 25 - A autorização para a interrupção temporária dos atendimentos deverá ser solicitada ao Diretor do DETRAN/SC, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias, que decidirá observando o interesse público.

Parágrafo único – Se a interrupção do atendimento decorrer de força maior, deverá ser imediatamente comunicada ao DETRAN/SC.

Art. 26 - Para a realização dos exames deverá ser exigido do interessado a carteira de identidade ou qualquer outro documento que legalmente a substitua.

Parágrafo único – O formulário Renach deverá estar previamente cadastrado pelo órgão de trânsito, para que o candidato possa ser avaliado.

Art. 27 - O resultado do exame será anotado em impresso padronizado pelo DETRAN/SC.

§ 1º - Cópia do exame será arquivada pelo credenciado na unidade examinadora, pelo prazo de 05 (cinco) anos, para eventuais requisições ou consultas, a qualquer momento, por autoridade competente.

§ 2º - No caso de descredenciamento, por qualquer motivo, as cópias deverão ser encaminhadas ao DETRAN/SC.

Art. 28 - Estando em operação o sistema informatizado interligado com o Órgão de Trânsito, os exames deverão ser registrados pelo Credenciado também no sistema.

Art. 29 - O Psicólogo deverá anotar no campo destinado às observações, no formulário Renach, a condição, referente ao candidato, em que é emitida a CNH.

Art. 30 - Os exames que resultarem em inaptidão serão comunicados diretamente ao órgão de trânsito.

Art. 31 - Até o 10º (décimo) dia útil de cada mês os credenciados deverão remeter à autoridade de trânsito estatística dos exames realizados no mês anterior, por dia de trabalho, conforme planilha do anexo III, e estatística mensal, conforme planilha do anexo IV.

Parágrafo único – A estatística anual deverá ser enviada ao DETRAN/SC até o 10º (décimo) dia útil do mês de janeiro na forma seguinte:

I - a planilha diária (anexo III) receberá o somatório dos dados de cada mês do ano em uma linha;

II - a planilha mensal (anexo IV) receberá o somatório dos dados de todo o ano.

#### CAPÍTULO IV

#### DAS INFRAÇÕES E DAS PENALIDADES

Art. 32 - Os Psicólogos credenciados estarão sujeitos às seguintes penalidades:

I – advertência;

II – suspensão por até 90 (noventa) dias;

III – cancelamento do credenciamento.

Art. 33 - Constituem infrações passíveis de aplicação da penalidade de advertência:

I – não atender a qualquer pedido de informação formulado por autoridade competente;

II – atender fora do horário estabelecido, exceto por caso fortuito ou força maior, mediante prévia comunicação à autoridade competente;

III – atrasar a apresentação das estatísticas ou qualquer comunicação obrigatória;

IV – destinar, o credenciado ou seus funcionários, tratamento inadequado aos particulares ou aos servidores da administração pública;

V – não comunicar o resultado da inaptidão;

VI – escriturar incorretamente os livros exigidos pela administração pública.

Art. 34 - Constituem infrações passíveis de suspensão por até 90 (noventa) dias:

I – a reincidência nas infrações previstas no artigo anterior nos últimos 24 (vinte e quatro) meses;

II – exercer as atividades em local diverso do autorizado no ato de credenciamento, ainda que haja compatibilidade de horário;

III – a deficiência, de qualquer ordem, das instalações, dos equipamentos, dos instrumentos ou dos testes utilizados para a realização dos exames;

**IV – o não atendimento das exigências estabelecidas para o credenciamento, por fato ou circunstância superveniente;**

V – realizar exames em desacordo com as regras e disposições constantes no Código de Trânsito Brasileiro, em Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito, em normas do Conselho Federal de Psicologia ou normas emitidas pela administração pública;

VI – recusar, injustificadamente, a apresentação de informação constante do arquivo do credenciado pertinente aos exames, resguardadas as regras atinentes ao sigilo e ética profissional, naquilo que lhe for aplicável;

VII – não apresentar os relatórios e estatísticas exigidos pela administração pública;

VIII – não escriturar os livros exigidos pela administração pública.

IX – entregar o pedido de renovação do credenciamento após o prazo estabelecido pela administração pública, exceto na hipótese de caso fortuito ou força maior;

Parágrafo único – O prazo da suspensão será fundamentadamente fixado de acordo com a gravidade da infração, observado o princípio da proporcionalidade.

Art. 35 - Constituem infrações passíveis de desc credenciamento:

I – a reincidência nas infrações prevista no artigo anterior nos últimos 24 (vinte e quatro) meses;

II – ceder ou transferir, a qualquer título, o credenciamento;

III – cobrar ou receber valor em desacordo com o estabelecido pelo Poder Público em razão dos serviços realizados;

IV – ter cancelado ou suspenso o registro no respectivo órgão de classe;

V – estar impossibilitado de atender as exigências estabelecidas para o integral funcionamento do local de credenciamento;

VI – exercer, no local destinado à realização de exames, atividades ambulatoriais, hospitalares, de consultórios de quaisquer outras especialidades, privadas ou públicas, exceto as de conjugação dos exames previstos neste Decreto, ainda que de caráter filantrópico ou subvencionadas pelo poder público, em qualquer de suas esferas;

VII – praticar atos de improbidade, incompatíveis com a atividade desempenhada;

VIII – estar impossibilitado de exercer as atividades, em decorrência de sentença judicial;

IX – aliciar candidatos ou condutores, a qualquer título ou pretexto, através de representantes, corretores, prepostos e similares, publicidade em jornais e outros meios de comunicação, mediante oferecimento de facilidades indevidas, afirmações falsas ou enganosas;

X – permitir que outrem realize os exames de sua competência, em seu nome ou em nome próprio;

XI – a prestação anterior de serviços para Centro de Formação de Condutores, Despachantes ou fabricantes de placas de veículos, a qualquer título, nos 12 (doze) meses que antecedem a publicação do Edital para apresentação das cartas de intenção de credenciamento;

XII – a superveniência de vínculo com Centros de Formação de Condutores, Despachantes ou fabricantes de placas de veículos;

XIII – possuindo vínculo com a Secretaria de Estado da Segurança Pública e Defesa do Cidadão, exercer a atividade em horário e/ou condição incompatíveis com a atividade de credenciado;

XIV – pagar ou receber comissão ou qualquer valor, objetivando o encaminhamento ou recebimento de candidatos ou de condutores para a realização dos exames previstos neste Decreto.

Art. 36 - A infração é punida levando-se em conta os antecedentes, a culpabilidade, e as circunstâncias agravantes e atenuantes do infrator.

§ 1º - São circunstâncias agravantes:

I – a reincidência;

II – a dissimulação;

III – a má-fé;

IV – a premeditação;

V – o conluio de duas ou mais pessoas.

§ 2º - São circunstâncias atenuantes;

I – mais de 5 (cinco) anos de atividade sem punição de qualquer espécie;

II – ter sido a infração cometida em defesa de garantia de serviços.

Art. 37 - Havendo indícios de irregularidades, o Diretor do DETRAN/SC procederá a apuração dos fatos com vistas a constatar a veracidade ou não das imputações.

Parágrafo único – Havendo necessidade, o Diretor do DETRAN/SC, poderá determinar a suspensão cautelar das atividades, pelo período de 30 (trinta) dias, mediante decisão fundamentada.

Art. 38 - Compete ao Diretor do DETRAN/SC, aplicar as sanções cominadas.

Parágrafo único – O infrator deverá ser notificado pessoalmente da aplicação da penalidade ou por edital publicado no Diário Oficial do Estado se, após a terceira tentativa, em dias e horários alternados, não lograr êxito em notificar o interessado.

Art. 39 - Da decisão prevista no artigo anterior, cabe recurso:

I - de reconsideração, dirigido ao Diretor do DETRAN/SC, no prazo de 10 (dez) dias;

II - ao Secretário de Estado da Segurança Pública e Defesa do Cidadão, no prazo de 20 (vinte) dias da decisão inicial, ou da decisão da reconsideração, caso tenha utilizado esta instância;

§ 1º - O prazo para a interposição dos recursos conta-se da ciência da decisão.

§ 2º - A petição recursal receberá despacho fundamentado do Diretor do DETRAN/SC indicando se o recurso é recebido com ou sem efeito suspensivo.

Art. 40. Após 24 (vinte e quatro) meses do cancelamento do credenciamento o profissional descredenciado poderá requerer a reabilitação.

Parágrafo único – Com a decisão favorável à reabilitação, o profissional poderá apresentar carta de intenção de credenciamento quando da abertura de novas vagas.

Art. 41 - Os exames realizados pelo credenciado até a suspensão ou o cancelamento do credenciamento serão válidos.

Art. 42 - Qualquer pessoa física capaz será parte legítima para representar à autoridade competente contra irregularidades praticadas por Psicólogos credenciados ou seus funcionários.

Art. 43 - Os casos omissos serão solucionados com a aplicação do Código de Trânsito Brasileiro e de Resoluções do CONTRAN.

Parágrafo único – Persistindo a lacuna cabe ao Diretor do DETRAN/SC editar Portaria disciplinando a matéria.

## CAPÍTULO V

### DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 44 - Os profissionais que foram credenciados antes deste Decreto, disporão do prazo de 180 (cento e oitenta) dias para regularizar a sua situação, adequando-se ao estabelecido nesta e nas demais normas pertinentes.

§ 1º - Os profissionais já credenciados passam a concorrer na distribuição eqüitativa dos exames com os novos credenciados, cumprindo os demais requisitos deste Decreto no que couber.

§ 2º - Expirado o prazo do caput sem manifestação ou não atendidos os requisitos deste Decreto, o profissional perde o credenciamento a partir do termo.

§ 3º - Apresentando carta de intenção de credenciamento para local diverso do que já exerce suas atividades, perderá o benefício deste artigo.

Art. 45 - O primeiro edital permitirá o credenciamento de todos os Psicólogos que atendam aos requisitos mínimos exigidos, independentemente do número ideal de vagas para cada Município.

Art. 46 - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Florianópolis, 5 de abril de 2004

LUIZ HENRIQUE DA SILVEIRA

Governador do Estado

# Carta de Intenção de Credenciamento (Psicólogo)

Ao Senhor

Diretor do Departamento Estadual de Trânsito – Detran/SC

Florianópolis/SC

.....  
 Psicólogo, CPF.....Carteira de Identidade .....  
 residente e domiciliado na rua .....  
 ..... n°.....  
 Bairro....., Município....., CEP.....  
 Estado de Santa Catarina, venho a presença de Vossa Senhoria para comunicar minha  
 intenção de credenciamento para realizar exames pertinentes à obtenção e renovação da  
 Carteira Nacional de Habilitação no Município de ....., com  
 consultório a ser fixado no seguinte endereço: .....  
 Para isso, anexo os seguintes documentos: a) Diploma de Graduação de Psicólogo; b)  
 Comprovante de inscrição em Conselho Regional de Psicologia há mais de um ano e estar  
 com o registro de psicólogo atualizado no respectivo CRP; c) Comprovante de ter experiência  
 mínima de um ano na área de avaliação psicológica; d) Comprovante de ter concluído o Curso  
 de Capacitação para Psicólogo Responsável pela Avaliação Psicológica como Perito  
 Examinador de Trânsito, ministrado por universidade ou faculdade pública ou privada  
 reconhecida pelo MEC; e) Declaração pessoal aceitando o credenciamento nas condições  
 estabelecidas por esta Portaria; f) curriculum vitae acompanhado de fotocópia autenticada da  
 identidade emitida pelo conselho profissional, do CPF e da CNH, se possuir, além dos demais  
 documentos citados no currículo; g) certidões negativas expedidas pelos cartórios de  
 distribuição cível, de protestos e criminal do interessado;

Nesses termos, aguardo a manifestação de Vossa Senhoria,

Atenciosamente,

(Local e data), ..... de.....de 20....

Assinatura

**ANEXO D - Resolução nº 80, de 19 de Novembro de 1998<sup>40</sup>**

Altera os Anexos I e II da Resolução nº 51/98-CONTRAN, que dispõe sobre os exames de aptidão física e mental e os exames de avaliação psicológica.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, no uso das atribuições legais que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, c.c. o inciso I, do art. 147 e os §§ 3º e 4º do art. 2º da Lei 9602/98 e conforme o Decreto nº 2327, de 23 de setembro de 1997, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, resolve:

Art. 1º Os Anexos I e II da Resolução nº 51/98-CONTRAN, passam a vigorar com a seguinte redação:

**ANEXO I**

1. Para obtenção da Permissão Para Dirigir os exames exigidos são:

1.1. Exame Clínico Geral

- a) avaliação oftalmológica;
- b) avaliação otorrinolaringológico;
- c) avaliação neurológica;
- d) avaliação cardio-respiratória;
- e) avaliação do aparelho locomotor;
- f) exames complementares ou especializados a critério médico.

2. Quando da renovação da Carteira Nacional de Habilitação - CNH, são exigidos os seguintes exames médicos:

2.1. Exame Clínico Geral:

- a) avaliação oftalmológica;
- b) avaliação otorrinolaringológico;
- c) avaliação neurológica;
- d) avaliação cardio-respiratória;
- e) avaliação do aparelho locomotor;
- f) exames complementares ou especializados a critério médico.

3. A avaliação médica será regida pelas seguintes normas:

---

<sup>40</sup> <<http://www.denatran.gov.br/resolucoes.htm>>. Acesso em: 12 abr. 2005.

3.1. O candidato deverá responder a um questionário, sob pena de responsabilidade e que conterá dados e informações pessoais de relevância para o exame de aptidão física e mental (Item 8).

3.2. Exame clínico geral:

3.2.1. Anamnese - com especial atenção aos dados apontados pelo candidato no questionário.

3.3. Avaliação oftalmológica:

3.3.1. mobilidade ocular intrínseca e extrínseca;

3.3.2. acuidade visual;

3.3.3. campo visual;

3.3.4. visão cromática;

3.3.5. visão estereoscópica;

3.3.6. teste de ofuscamento e visão noturna.

3.4. A acuidade e campo visual deverão apresentar:

3.4.1. Para direção de veículos da Categoria “A”:

3.4.1.1. acuidade visual igual a 0,80=20/25(Tabela Snellen) no olho de melhor visão;

3.4.1.2. campo visual: limites satisfatórios- isóptera lateral = 140° em cada olho.

3.4.1.3. o candidato a Categoria “A” portador de visão monocular que satisfizer os índices acima só poderá ser liberado para dirigir decorridos 6 meses da perda da visão, devendo o laudo médico indicar o uso de capacete de segurança com viseira protetora, sem limitação de campo visual, sendo vedada atividade remunerada.

3.5. Para direção de veículos da Categoria “B”:

3.5.1. acuidade visual igual a 0,66=20/30(Tabela Snellen) nos dois olhos;

3.5.2. campo visual: limites satisfatórios – isóptera horizontal = 140° em um dos olhos;

3.5.3. o candidato da categoria “B” portador de visão monocular, só poderá ser liberado para dirigir decorridos 6 meses da perda da visão sendo vedada a atividade remunerada e com:

3.5.4. será considerado visão monocular a acuidade 0 (zero) em um dos olhos;

3.5.5. campo visual: limites satisfatórios – isóptera horizontal = 140°

3.5.6. acuidade visual igual a 0,80=20/25 (Tabela Snellen) no olho de melhor visão

3.6. Para direção de veículos da Categoria “C”, “D”, “E”:

3.6.1. acuidade visual mínima, igual a 0,66=20/30(Tabela Snellen)em cada um dos olhos;

3.6.2. campo visual: limites satisfatórios – isóptera horizontal = 140° em ambos os olhos.

3.7. Os candidatos com estrabismo poderão ser classificados na Categorias A ou B com:



3.7.1. acuidade visual igual a 0,80=20/25(Tabela Snellen) no olho de melhor visão  
 3.7.2. campo visual = limites satisfatórios – isóptera horizontal = 140° em ambos os olhos;

3.7.3. sendo vedada a atividade remunerada.

3.8. Da visão cromática

3.8.1. o candidato deverá ser capaz de identificar as cores vermelha, amarela e verde.

3.9. Do exame estereoscópico:

3.9.1. o candidato deverá estar dentro dos limites normais.

3.10. Do teste de ofuscamento e visão noturna:

3.10.1. o candidato deverá estar dentro dos limites normais.

#### 4. Avaliação otorrinolaringológica

4.1. A acuidade auditiva será avaliada através de voz coloquial, sem auxílio de leitura labial e, a critério médico, otoscopia, audiometria ou otoneurológico.

4.2. Da acuidade auditiva:

4.2.1. O candidato a obtenção da Permissão para Dirigir portador de deficiência auditiva bilateral igual ou superior a 40 decibéis considerado apto no exame otoneurológico só poderá dirigir veículos automotores da categoria “A” e “B”, sendo vedada a atividade remunerada.

4.2.2. Os condutores de veículos automotores habilitados nas categorias “C”, “D” e “E” que na renovação do exame de aptidão física e mental vierem a acusar deficiência auditiva igual ou superior a 40 decibéis estarão impedidos de dirigir veículos desta categoria.

4.2.3. Quando a juízo médico, o uso de próteses auditivas corrigir até os níveis admitidos nesta resolução a deficiência da audição, o candidato à obtenção ou renovação da Carteira Nacional de Habilitação poderá habilitar-se à condução de veículos automotores de qualquer categoria, nela constando a obrigatoriedade de seu uso.

4.2.4. Os veículos automotores dirigidos por condutores com deficiência auditiva igual ou superior a 40 decibéis, não passíveis de correção através de prótese auditiva, deverão estar equipadas com espelhos retrovisores nas laterais, esquerda e direita.

#### 5. Avaliação neurológica

5.1 Será avaliada a motilidade ativa, passiva e reflexo; coordenação e força muscular (dinamometria manual), sensibilidade superficial e profunda, linguagem e sua compreensão e expressão.

#### 6. Avaliação cardio-respiratória:

6.1. Serão avaliados pulso e pressão arterial e feita ausculta cardiológica e pulmonar.

## 7. Avaliação do aparelho locomotor

7.1. Será explorada a integridade e funcionalidade de cada membro separadamente, constatando a existência de malformações, agenesias ou amputações assim como o grau da amplitude articular dos movimentos. Com relação aos membros inferiores serão efetuados avaliação do trofismo muscular e marcha com o intuito de identificar integridade e claudicações. Na coluna vertebral avaliar deformidades que comprometam a sua funcionalidade com especial atenção aos movimentos do pescoço.

### 7.2. Da dinamometria manual

7.2.1. Para candidatos à condução de veículos das categorias “A” e “B”: força manual = 20 quilogramas.

7.2.2 - Para candidatos à condução de veículos “C”, “D” e “E”: força manual = 30 quilogramas.

8. O laudo médico será parte integrante de planilha única, em todo o território nacional de acordo com modelo estabelecido pelo Órgão Máximo Executivo de Trânsito da União.

## 9. Do Resultado

9.1. No exame de aptidão física e mental o candidato à obtenção da Permissão Para Dirigir ou renovação da Carteira Nacional de Habilitação - CNH será considerado, segundo parecer médico:

9.1.1. apto - quando não houver contra-indicação para condução de veículos na categoria pretendida pelo candidato;

9.1.2. apto com restrições - quando apresentar qualquer condição que restrinja a capacidade de condução de veículo automotor de determinada categoria, podendo a critério médico ter o tempo de validade da carteira nacional de habilitação diminuído, horário de utilização do veículo limitado assim como restrição de acesso a rodovias;

9.1.3. inapto temporariamente - quando o motivo da reprovação para a condução de veículo automotor na categoria pretendida for passível de tratamento ou correção. Se ficar comprovado o uso crônico de bebidas alcoólicas poderá, a critério médico, ser encaminhado a Junta Médica Especial;

9.1.4. inapto - quando o motivo da reprovação para condução de veículo automotor na categoria pretendida for irreversível não havendo possibilidade de tratamento ou correção.

9.2. No resultado poderão ser utilizadas, a critério médico, as seguintes observações:

- a) obrigatório o uso de lentes corretoras;
- b) obrigatório o uso de otophone;
- c) obrigatório o uso de veículo automático;
- d) obrigatório o uso de veículo automático com direção hidráulica;
- e) obrigatório o uso de veículo adaptado;
- f) obrigatório o uso de veículo adaptado com direção hidráulica;

g) obrigatório o uso de moto com carro lateral (side car) e cambio manual adaptado;

h) obrigatório o uso de moto com carro lateral (side car) e freio manual adaptado;

i) apto portador de deficiência física.

9.3. No resultado poderão ser utilizadas, a critério médico, as seguintes restrições:

a) tempo de validade do exame;

b) vedado dirigir em rodovias;

c) vedado dirigir após o por do sol;

d) vedada a atividade remunerada.

10. O exame de sanidade física e mental do candidato a condutor de veículo automotor portador de deficiência física, será realizado por Junta Médica Especial designada pelo Diretor do Órgão Executivo de Trânsito da Unidade da Federação e do Distrito Federal.

10.1. O exame de sanidade física e mental do candidato a condutor de veículo automotor portador de defeito físico em que não haja necessidade de adaptação veicular, poderá ser realizado por médico especialista em medicina de trânsito, devendo este condutor ser encaminhado à prova de direção veicular na banca especial do órgão executivo de trânsito.

10.2 - A Junta Médica Especial de que trata este artigo, para fins de adaptação do veículo para o deficiente físico, deverá observar as seguintes indicações:

DEFICIÊNCIAS FÍSICAS	ADAPTAÇÃO NO VEÍCULO
1) Amputação ou paralisia do membro inferior esquerdo total ou parcial (Categoria B)	a) Veículo automático b) Embreagem adaptada à alavanca de câmbio
2) Amputação ou paralisia do membro inferior direito total ou parcial (Categoria B)	c) Veículo automático d) Embreagem adaptada a alavanca de cambio e) Em ambos os casos acelerador a esquerda.
3) Amputação ou paralisia dos membros inferiores total ou parcial (Categoria B)	f) Veículo com transmissão automática ou modificado conforme necessidade de cada caso com todos comandos manuais adaptados g) Cinto pélvico-torácico obrigatório
4) Amputação ou paralisia do membro inferior esquerdo total ou parcial (Categoria A)	h) Moto com carro lateral i) Câmbio manual adaptado
5) Amputação ou paralisia do membro inferior direito total ou parcial (Categoria A)	j) Moto com carro lateral k) Freio manual adaptado.
6) Amputação ou paraplegia de membros inferiores (Categoria A)	l) Moto com carro lateral m) Freio e cambio manuais adaptados
7) Amputação do membro superior direito ou mão direita (Categoria B)	n) Veículo com transmissão automática ou modificado conforme necessidade de cada caso o) Comandos de painel a esquerda
8) Amputação do membro superior esquerdo ou na mão esquerda (Categoria B)	p) Veículo com transmissão automática ou modificado conforme necessidade de cada caso

9) Casos de amputação de dedos, paralisias parciais (membros superiores ou inferiores) atrofiados, defeitos congênitos ou adquiridos não enquadrados acima, e outros comprometimentos que não necessitem de adaptações veiculares.	q) Ficam a critério da Junta Médica Especial as exigências e adaptações.
--	--

10.3. Ao condutor de veículos adaptados será vedada a atividade remunerada.

11. O credenciamento de novos médicos será feito pelos Órgãos Executivos de Trânsito das Unidades da Federação e do Distrito Federal, de acordo com os critérios aqui estabelecidos.

11.1. Médicos com dois anos de formado, no mínimo e regularmente inscritos em seus respectivos conselhos.

11.2. Ter título de especialista em Medicina de Tráfego de acordo com as normas da Associação Médica Brasileira e Conselho Federal de Medicina ou Ter concluído e sido aprovado no “Curso de Capacitação para Médico – Perito Examinador Responsável pelo Exame de Aptidão Física e Mental para Condutores de Veículos Automotores”, ou

12. Será regido pelas seguintes normas:

12.1. o curso será ministrado por faculdades médicas públicas ou privadas reconhecidas pelo MEC;

12.2. o curso deverá ser reconhecido pela Associação Brasileira de Acidentes e Medicina de Tráfego.

12.3. Do conteúdo programático:

12.3.1 - Epidemiologia do acidente de tráfego.

12.3.2 - Causas do Acidente de Tráfego:

12.3.2.1. Estudo básico do meio ambiente;

12.3.2.2. Fatores humanos;

12.3.2.3. Veículo / manutenção;

12.3.3. Estudo do Candidato a Motorista.

12.3.3.1. A importância bio-psico-social do motorista

12.3.4. Primeiros-Socorros.

12.3.5. Patologias que interferem na condução veicular.

12.3.6. Patologias que determinam impedimento definitivo à condução veicular.

12.3.7. Patologias que determinam impedimento temporário à condução veicular.

12.3.7.1. Correção do desvio patológico

12.3.7.2. Superação funcional

12.3.7.3. Medicamentos que impedem a condução veicular

12.3.8. Patologias que restringem a condução veicular ( restringir no sentido de horários definidos e situações especiais).

12.3.9. O portador de Deficiência Física:

12.3.9.1. Critérios para habilitação de pessoa portadora de deficiência física

12.3.9.2. O exame prático para pessoa portadora de deficiência física

12.3.9.3. As restrições para pessoas portadora de deficiência física

12.3.10. Próteses humanas e adaptações veiculares.

12.3.11. Estudo psicológico dos condutores.

12.3.12. Estudo da personalidade acidentogênica.

- 12.3.13. Álcool e drogas na condição veicular.
- 12.3.14. Fadiga e sonolência na condução veicular.
- 12.3.15. O motorista jovem.
- 12.3.16. O motorista idoso.
- 12.3.17.- O motorista profissional.
- 12.3.18. O Exame de Aptidão Física e Mental.
- 12.3.19. Critérios para Aptidão Física e Mental.
- 12.3.20. Diagnósticos Preventivos nos Exames Periciais de Aptidão Física e Mental
- 12.3.21. Controle de saúde pública nos exames de Aptidão Física e Mental para condutores.
- 12.3.22. Legislação de Trânsito.
- 12.3.23. Normas e Resoluções do CONTRAN e Instruções Normativas dos Órgãos Executivos de Trânsito das Unidades da Federação e do Distrito Federal
- 12.3.24. Metodologia do trabalho científico.
- 12.4. Da carga horária: 120 horas distribuídas em 80 horas de atividade teórica e 40 horas de atividade prática, com treinamento em serviço e sob supervisão.
- 12.5. Da aprovação: ter cumprido 75% da carga horária estabelecida, apresentar trabalho de conclusão de curso e nota mínima de 7,0 na prova da avaliação final.

13. Os profissionais já credenciados terão até 1º de janeiro de 2000 para se enquadrarem aos critérios desta Resolução.

14. Compete aos Serviços Médicos dos Órgãos Executivos de Trânsito das Unidades da Federação e do Distrito Federal, a fiscalização e auditoria dos profissionais credenciados e dos serviços médicos prestados.

14.1. Os serviços médicos credenciados públicos ou privados deverão ser vistoriados pelo menos uma vez a cada ano ou quando for julgado necessário.

14.2. Os Departamentos Médicos dos Órgãos Executivos de Trânsito das Unidades da Federação e do Distrito Federal deverão ser compostos por profissionais especialistas em medicina de tráfego com uma equipe multidisciplinar de apoio, composta por: neurologista, oftalmologista, otorrinolaringologista, psiquiatra e ortopedista.

14.2.1. Manter convênio com escolas médicas públicas ou privadas e associação brasileira de medicina de tráfego para o desenvolvimento de pesquisa científica na área de tráfego com ênfase em cadastro de dados estatísticos.

14.2.2- Manter convênios com escolas médicas, hospitais públicos ou fundações para desenvolver programas de pesquisa em acidente de trânsito:

- a) acessibilidade ao portador de deficiência física congênita ou adquirida
- b) reintegração do condutor álcool - droga dependentes
- c) assistência e divulgação de patologias e medicamentos que interfiram na segurança da direção veicular

15. Para efeito de padronização a nível nacional, o preço da Avaliação da Aptidão Física e Mental será o equivalente ao de uma consulta médica, determinado na lista de procedimentos médicos da Associação Médica Brasileira e será fixado pelo Órgão executivo de Trânsito de cada Unidade da Federação.

16. Os locais de realização da Avaliação da Aptidão Física e Mental devem ser de atividade exclusiva para esse tipo de procedimento. Não podendo estar localizados em ambulatórios, hospitais ou conjuntamente em consultórios de outras especialidades.

16.1. Poderão ser realizados no mesmo local os exames para Avaliação Psicológica.

17. Os credenciados deverão remeter ao Órgão Executivo de Trânsito das Unidades da Federação e do Distrito Federal até o 10º dia útil do mês subsequente a estatística do mês anterior conforme modelo a ser definido pelo Órgão Máximo Executivo de Trânsito da União.

18. A comprovação da inadequação do serviço prestado, acarretará a punição do profissional envolvido de acordo com as normas estabelecidas pelos Órgãos Executivos de Trânsito das Unidades da Federação ou do Distrito Federal, dentro do direito administrativo.

19. Os exames de Aptidão Física e Mental a que estão sujeitos os candidatos à obtenção da Permissão Para Dirigir ou da renovação da Carteira Nacional de Habilitação em qualquer categoria de veículo automotor são eliminatórios.

19.1. O candidato à habilitação de condução veicular ou condutor julgado inapto no Exame de Aptidão Física e Mental a que estiver sujeito, poderá recorrer ao Conselho de Trânsito da Unidade da Federação.

19.2. O recurso deverá ser apresentado no prazo de 30 (trinta) dias, a partir do conhecimento dos respectivos resultados, devendo ser devidamente instruído com informações e documentos necessários ao julgamento correspondente.

19.3. O Exame de Aptidão Física e Mental, em grau de recurso será realizado por junta médica constituída por 3 (três) médicos, sendo sempre um, pelo menos, com a especialidade vinculada com a causa determinante do recurso.

19.4. A Junta Médica Especial de que trata o parágrafo anterior será nomeada pelo órgão julgador.

19.5. Quando o recorrente for beneficiário da Previdência Social na categoria laboral, a Junta Médica Especial poderá ser integrada por um médico especializado indicado pelo órgão previdenciário ou pelo respectivo sindicato.

20. Nos casos omissos, o exame de aptidão física e mental do candidato à obtenção da Permissão Para Dirigir ou do condutor de veículo automotor será realizado por Junta Médica Especial constituída por 3 (três) médicos sendo um, pelo menos, com a especialidade vinculada com a causa determinante do recurso.

21. Requisitos mínimos quanto aos locais e equipamentos necessários para o credenciamento:

21.1. O consultório para o exame de aptidão física e mental deverá:

21.1.1. Cumprir as normas de postura municipal

21.1.2. Ter dimensões (no caso da acuidade visual ser realizado através de projetor luminoso ou tabela de Snellen)

21.1.2.1. Comprimento Longitudinal no mínimo 6 metros

21.2. Ter instalações de:

21.2.1. Lavatório para as mãos

21.2.2. Iluminação e ventilação satisfatórias

21.3. Estar equipado com:

21.3.1. Divã para exame clínico

21.3.2. Cadeira para o candidato

21.3.3. Cadeira e mesa para o médico

21.3.4. Estetoscópio

- 21.3.5. Esfigmomamómetro
- 21.3.6. Martelo de Babinski
- 21.3.7. Dinamómetro para força manual
- 21.3.8. Placas para aferir profundidade
- 21.3.9. Equipamento de avaliação do campo visual
- 21.3.10. Equipamento de avaliação do ofuscamento e visão noturna
- 21.3.11. Equipamento para aferir visão estereoscópica
- 21.3.12. Equipamento para avaliação de acuidade visual
- 21.3.13. Foco luminoso
- 21.3.14. Negatoscópio
- 21.3.15. Fita métrica
- 21.3.16. Livro de Ishihara

21.4. As clínicas deverão estar equipadas com recursos de informática compatíveis com as necessidades dos sistemas dos órgãos executivos de trânsito das Unidades da Federação e do órgão executivo máximo de trânsito da União.

21.5. Sala de espera.

21.6. As clínicas que se habilitarem para realizar curso de primeiro socorros deverão ter uma sala exclusiva para este fim.

## ANEXO II

### 1. Da Avaliação Psicológica

1.1. O exame de Avaliação Psicológica é preliminar, obrigatório, eliminatório, e complementar para os condutores e candidatos a obtenção, mudança de categoria, da Carteira Nacional de Habilitação, aferindo-se psicometricamente as seguintes áreas de concentração de características psicológicas:

- a) área Percepto – Reacional, Motora e Nível Mental
- b) área do Equilíbrio Psíquico
- c) habilidades Específicas

1.2. O exame de Avaliação Psicológica, quando da complementação será realizado, avaliando-se os mesmos aspectos do Item 1 do anexo II desta Resolução, investigando-se em maior profundidade os problemas apresentados.

1.3. A Avaliação Psicológica do Infrator Contumaz e envolvidos em acidentes com vítima é obrigatória e focalizará preferencialmente a análise das situações de risco ou acidente, em que o mesmo tenha se envolvido, visando orientação de encaminhamento específico, para melhoria de sua conduta.

1.4. O candidato a CNH, portador de defeito físico será avaliado do ponto de vista psicológico a partir de técnicas psicológicas que sejam compatíveis com a condição de cada um.

### 2. Da realização dos exames:

2.1. A área percepto-reacional e motora será avaliada através de técnicas psicológicas permitindo aferir de forma integrada e interdependente o que se segue:

- a) atenção;
- b) percepção;
- c) tomada de decisão;
- d) motricidade e reação.
- e) cognição;
- f) nível mental.

2.2. A área de equilíbrio psíquico será avaliada através de entrevistas, observação durante os exames e de técnicas psicológicas, considerando-se:

- a) ansiedade e excitabilidade
- b) ausência de quadro reconhecidamente patológico;
- c) controle adequado da agressividade e impulsividade;
- d) equilíbrio emocional;
- e) ajustamento pessoal-social;
- f) demais problemas correlatos (alcoolismo, epilepsia, droga adição, entre outros), que possam detectar contra-indicações à segurança do trânsito.

2.3. As Habilidades específicas e Complementares dizem respeito a:

- a) tempo de reação;
- b) atenção concentrada;
- c) rapidez de raciocínio;
- d) relações espaciais;
- e) outras, desde que necessárias ao aprofundamento da avaliação psicológica.

2.4. As áreas Percepto-Reacional e Motora, e de Equilíbrio Psíquico são áreas de avaliação básica de todo condutor.

2.5. A entrevista psicológica deve investigar história pregressa e atual do candidato prevista no Item 1 do Anexo II.

2.6. No caso de constatação dos indícios de problemas médicos, o candidato ou condutor deverá ser encaminhado ao médico responsável pelo exame de aptidão física e mental.

2.7. Os instrumentos de avaliação psicológica e seus parâmetros para as diferentes categorias serão estabelecidos pelo órgão executivo máximo de trânsito da União.

### 3. Do Resultado da Avaliação Psicológica

3.1. O candidato a Carteira Nacional de Habilitação - CNH ou condutor de veículo automotor, conforme Item 1 deste Anexo será considerado segundo o parecer do psicólogo:

3.1.1. APTO quando apresentar desempenho condizente na Avaliação Psicológica para a condução de veículo automotor na categoria pretendida.

3.1.2. APTO COM RESTRIÇÃO quando apresentar distúrbios ou comprometimento psicológico, que estejam no momento temporariamente sob controle, fazendo constar o prazo de validade para a revalidação da CNH.

3.1.3. INAPTO TEMPORARIAMENTE quando apresentar alguma deficiência psicológica nos aspectos psicológicos avaliados, que sejam porém passíveis de recuperação ou correção

3.1.4. INAPTO quando apresentar inadequação nas áreas avaliadas que estejam fora dos padrões da normalidade e de natureza não recuperável.

3.2. Na permissão para conduzir veículos o condutor receberá, no caso de aprovação, o resultado de apto temporariamente por 1 (um) ano.

3.3. O resultado da avaliação psicológica será colocado em formulário padronizado para todo o Território Nacional, em planilha própria, distribuída pelos Órgãos Estaduais de Trânsito das Unidades da Federação e do Distrito Federal e de acordo com determinação do órgão executivo máximo de trânsito da União e nele constam: resultados com súmula das áreas avaliadas e suas conclusões.

3.4. A aplicação individual de instrumentos de avaliação, é indicada, para a melhor qualidade da mesma e da observação do candidato.

3.5. O laudo psicológico será parte integrante de planilha, única em todo o território nacional de acordo modelo estabelecido pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.



3.6. O arquivo do Psicólogo examinador deverão conter fichas, conforme modelo abaixo:

ÁREA Percepto-Racional e motora		Equilíbrio Psíquico		Habilidades Específicas	
TESTES	RESULTADOS	TESTES	RESULTADOS	TESTES	RESULTADOS

Entrevista

---



---



---

Parecer final \_\_\_\_\_

---

\_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_

Assinatura e Carimbo do Psicólogo-----No. do CRP-----

3.6.1. Os parâmetros dos resultados da avaliação seguem especificações dos manuais dos referidos testes.

#### 4. Das Técnicas da Avaliação Psicológica

4.1 – Serão utilizados os seguintes instrumentos:

- a) entrevista;
- b) bateria de testes.

4.2. Para os testes e seus parâmetros utilizados são seguidas, rigorosamente, as especificações de seus manuais.

4.3 – As instalações para a realização da Avaliação Psicológica deverão constar de:

- a) sala de recepção e espera;
- b) sala para testes coletivos;
- c) sala para teste individual e entrevista;
- d) sala para almoxarifado e arquivo;
- e) demais instalações exigidas pela Vigilância Sanitária.

4.3.1. As salas para a aplicação dos testes deverão obedecer as normas estabelecidas nos respectivos manuais.

4.3.2. Os equipamentos técnicos necessários serão testes e/ou aparelhos que deverão seguir rigorosamente as especificações dos seus manuais.

## 5 – Credenciamento

5.1. O credenciamento de entidades públicas ou privadas, consoante o que estabelece o artigo 148 do CTB, será feito pelos Órgãos Estaduais de Trânsito dos Estados e Distrito Federal, de acordo com os Critérios estabelecidos no anexo II desta Resolução.

5.1.1. Os psicólogos já credenciados terão um prazo hábil de 2 (dois anos) para se adaptarem ao artigo 148 do CTB, como sociedade civil ou de responsabilidade limitada.

5.2. Os novos credenciamentos de psicólogos serão feitos segundo critérios dos órgãos executivos de trânsito das Unidades da Federação ou Distrito Federal e de acordo com os critérios aqui estabelecidos:

5.2.1 Os psicólogos responsáveis técnicos, deverão ter no mínimo 1(um) ano de formado

5.2.2. Estar com o registro de psicólogo atualizado no respectivo Conselho Regional de Psicologia.

5.2.3. Ter experiência de um ano na área de avaliação psicológica.

5.2.4. Ter concluído o Curso de Capacitação para psicólogo responsável pela avaliação psicológica e como Psicólogo Perito Examinador do Trânsito, que será ministrado por Universidades e/ou Faculdades Públicas ou Privadas reconhecidas pelo MEC, reconhecido a nível nacional, independentemente do estado onde tenha sido realizado.

5.3 - O conteúdo programático será multidisciplinar dentro das seguintes áreas de estudo:

5.3.1. Normas e Procedimentos da Avaliação Psicológica e Ética profissional;

5.3.2. Psicologia do Trânsito prevenção de acidentes;

5.3.3. Inter-relação da Psicologia do Trânsito com:

5.3.3.1. psicologia social;

5.3.3.2. medicina do tráfego;

5.3.3.3. engenharia do trânsito;

5.3.3.4. psicologia clínica – patologias específicas, distúrbios compartmentais e psicossociais que determinam o impedimento à direção veicular;

5.3.3.5. legislação de trânsito.

5.3.4. Capacitação para o uso das técnicas e instrumentos exigidos na Avaliação Psicológica, normas e procedimentos.

5.3.4.1. Laudo, parecer e atestado

5.3.5. Avaliação do candidato ou condutor usuário de álcool, drogas ou portador de enfermidades que o impedem à direção veicular.

5.3.6. Noções básicas de Metodologia de Pesquisa na área.

5.3.7. Peritagem – adequação e reabilitação

5.4. A carga horária constará de 120 horas.

5.5. Os psicólogos já credenciados têm prazo de 2 ( dois )anos para a realização do “Curso de Capacitação para psicólogo responsável pela avaliação psicológica e como Perito Examinador do Trânsito”.

5.6. O psicólogo credenciado deve reciclar-se periodicamente, elevando o nível de conhecimento e a contribuição a oferecer aos sistemas de Trânsito a critério dos setores de Psicologia de cada Unidade da Federação.

5.7. Todos os exames de avaliação psicológica realizados, poderão ser distribuídos equitativamente de acordo com normas estabelecidas pelos órgãos estaduais de trânsito da Unidade da Federação e do Distrito Federal.

## 6. Disposições Complementares

6.1. Para efeito de padronização de nível nacional o preço da Avaliação Psicológica será o equivalente a Tabela Referencial de Honorários dos Psicólogos que consta no Conselho Federal de Psicologia e será fixada pelos órgãos executivos de trânsito das Unidades da Federação.

6.2. A fiscalização será realizada de forma integrada entre os Conselhos Regionais de Psicologia e os Setores de Psicologia de Trânsito dos órgãos executivos de trânsito da Unidade da Federação e do Distrito Federal.

6.3. O candidato a habilitação ou condução veicular, julgado inapto no exame de avaliação psicológica a que estiver sujeito, poderá recorrer do resultado para os Conselhos Estaduais de Trânsito da Unidade da Federação e do Distrito Federal, em única instância, na esfera administrativa

6.4. O recurso deverá ser apresentado no prazo de 30 (dez) dias, a partir do conhecimento dos respectivos resultados, devendo ser devidamente instruído com informações e documentos necessários ao julgamento correspondente.

6.5. A Avaliação Psicológica em grau de revisão do inapto, será realizado por uma junta especial de saúde constituída por 3 (três) psicólogos, sendo com especialidades vinculadas à causa determinante do recurso e atuante na área de trânsito.

6.6. A junta especial de saúde de que trata o parágrafo anterior será nomeada pelo dirigente do órgão julgador.

6.7. Quando o recorrente for beneficiário da Previdência Social na categoria laboral, a Junta Especial de Saúde poderá ser integrada por profissional especializado, indicado pelo órgão previdenciário ou pelo respectivo sindicato.

6.8. Nos casos omissos, a Avaliação Psicológica será realizada por Junta Especial de Saúde, nos termos do § 3.º, das Disposições Complementares do Anexo II desta Resolução.

6.9. A realização da Avaliação Psicológica é de exclusiva responsabilidade do Profissional Psicólogo, bem como seus resultados.

6.10. Os credenciados deverão remeter, ao Órgão Executivo de Trânsito das Unidades da Federação e do Distrito Federal, até o último dia do mês subsequente, a estatística do mês anterior conforme modelo a ser definido pelo Órgão Máximo Executivo de Trânsito da União.

6.11. Os psicólogos credenciados estão autorizados a prestar serviços conforme estabelecido no artigo 148 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

6.12. Aos Psicólogos que já estejam credenciados pelos órgãos estaduais de trânsito da Unidade da Federação e do Distrito Federal, na data da publicação desta Resolução, será reconhecido o direito de continuarem no exercício de sua função já exercida até então, desde que atendam os requisitos do Item 5 do Anexo II desta Resolução, bem como seus prazos de adequação.

Art. 2º Caberá ao órgão executivo máximo de trânsito da União, ouvida a Câmara Temática de Saúde, elaborar o formulário do exame de sanidade física e mental a que se refere esta Resolução, e que será definido e publicado em manual próprio.

Art. 3º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

RENAN CALHEIROS

Ministério da Justiça

ELISEU PADILHA

Ministério dos Transportes

LINDOLPHO DE CARVALHO DIAS - Suplente

Ministério da Ciência e Tecnologia

Gal. FRANCISCO ROBERTO DE ALBUQUERQUE - Suplente

Ministério do Exército

AGNALDO DE SOUZA BARBOSA - Representante

Ministério da Educação e do Desporto

GUSTAVO KRAUSE

Ministério do Meio Ambiente, Recursos Hídricos e da Amazônia Legal

BARJAS NEGRI - Suplente

Ministério da Saúde